



Mozdonyvezetők

XXX. évfolyam 2. szám 2025.

Lapja



ÉV

EGY HIVATÁS, EGY CÉL, EGY AKARAT

35 éve...



35 éve egy történelmi fordulópont idején, amikor az ország is új irányt keresett magának, néhány bátor ember összefogott. Felismerték, hogy a mozdonyvezetők – akik nap mint nap felelősséget viselnek életükért, időért, biztonságért – nem maradhatnak magukra a változások idején. Megszületett egy szakszervezet, amely nemcsak a munkavállalók jogait, hanem a méltóságukat is megvédte.

35 év telt el azóta, hogy megalakult a Mozdonyvezetők Szakszervezete. Akkor olyan közösség jött létre, amely nemcsak szakmai összetartozásunkat jelentette, nemcsak hivatásunk érdekeinek képviselőjét és védelmét tűzte ki célul, hanem azt a

büszkeséget is megtestesíti, amit mi magyar mozdonyvezetők nap mint nap érzünk, amikor szolgálatba jelentkezőnk, amikor megindulunk a vonattal.

35 év nem kis idő, több mint három évtized, egy emberöltő. Ez idő alatt generációk jöttek, mentek, a világ, a környezet és a vasút világa is rengeteget változott. Az értékeink azonban változatlanok: elkötelezettségünk és szakmai felelősségünk, amellyel valamennyi kollégánóm és kollégám, a mozdonyvezetők közössége biztosítja Magyarország mobilitását, és szolgálja a vasút ügyét, és az az egység és erő, ami a Mozdonyvezetők Szakszervezetét alapítása óta jellemzi. 35 év alatt voltak sikereink és komoly megpróbáltatásaink, de megtanultuk, mi a siker előfeltétele. Büszkék vagyunk arra, amit együtt elértünk. Kiharcolt jogaink, biztonságosabb munkakörülményeink, egzisztenciális biztonságunk – mindez nem valaki más érdeme, ezeket a MOSZ közössége együtt vívta ki magának.

Köszönet és tisztelet illeti az alapítókat, akik 35 évvel ezelőtt kiálltak az ügy mellett, amikor ez még egyáltalán nem volt magától értetődő. Elismerést érdemelnek azok, akik az évek során munkájukkal, szakértelmükkel, kitartásukkal erősítették a szakszervezetet. Köszönet jelenlegi tisztségviselőinknek és munkatársainknak, akik nap mint nap dolgoznak azért, hogy ne csak múltunk, hanem jövőnk is legyen. De a legnagyobb köszönet a tagságé, a MOSZ közösségé – hiszen Ti vagytok az igazi erő, ami nélkül nincs igazi szakszervezet. Az előttünk álló évek sem ígérkeznek könnyűnek, de ahogy eddig, úgy ezután is meg fogjuk találni a válaszokat. Együtt. És ebben az „együtt”-ben van a kulcs. Mert lehet különböző véleményünk, más megközelítésünk, eltérő tapasztalatunk, de a célunk közös: megvédeni a mozdonyvezetői hivatást, biztosítani annak jövőjét, és olyan munkakörülményeket és jövedelmet teremteni, amely méltó a mozdonyvezető hivatáshoz.

ISTEN ÉLTESSE A MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETÉT! 35 ÉVE!

János Balázs

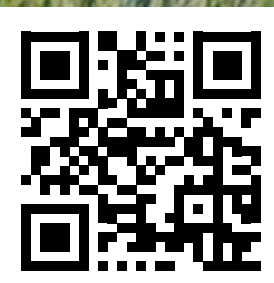
TARTALOM

Szerkesztői	3	Területi Hírek		Nem borult a papírforma	32
Az igazság pillanata	4	Szombathely	15	Előttünk az utódok	36
Dízelmozdonyokkal erősít a Rail Cargo		Szakmai megbeszélés a munkáltatóval	18	Vörös köd	42
Hungaria	5	GYSEV? GYSEV! GYSEV.	20	Osztrák szemmel	45
Mérlegen a jogbiztonság	6	Területi Hírek		„Dichtung und wahrheit” avagy	
Ígéret van, klíma nincs	8	Miskolc	22	A szimulátor és a valóság	50
Magyarországon addig van jogod		Debrecen - Kelet	24	MOSZ Tagkártya	
sztrájkolni, amíg nem vagy kénytelen	9	Záhony	25	felhasználási lehetőségei	54
Zárótűz	10	Tagcsoporti kirándulás	27		
Egy hátrányos jogkövetkezmény		KÜT beszámoló 2025/2	28		
margójára	14	Amikor a horgászat fontosabb	30		

© 2013 MOSZ. Minden jog fenntartva. A kiadvány szerkezete, tartalmi és tipográfiai kialakítása védett, az a Mozdonyvezetők Szakszervezetének tulajdona.

Kiadja: a Mozdonyvezetők Szakszervezete • Főszerkesztő: Barsi Balázs elnök Szerkesztőség: 1145 Bp., Bácskai u. 11. • Tel./Fax: +36 1220-3822, 1221-2230

E-mail: mosz@mosz.co.hu • Honlap: www.mosz.co.hu • Nyomdai munkák: Virtuóz Kiadó és Nyomdaipari Kft, 1037, Budapest, Bécsi út 267. Felelős vezető: Tolonics Gergely



KATTANJ A HONLAPUNKRA!

Fotó: Sándor János

AZ IGAZSÁG pillanata



Az igazságszolgáltatás malmai lassan örölnék. Szokták mondani. Azért lassan helyükre kerülnek a dolgok, immár több mint ötven elsőfokú ítélet mondta ki, hogy a MÁV-START Zrt. jogsértést követett el a mozdonyvezetők vezénylésében akkor, amikor nem biztosította minden szolgálatot követően a napi pihenőidőt. A Bíróság minden esetben arra kötelezte a Munkáltatót, hogy rendkívüli munkavégzés címén jelentős összeget fizessen a felperes mozdonyvezetőknek. Még közel 900 perben várjuk a Bíróság ítéletét.

A pihenőidős perek négy évre nyúlnak vissza. Megelégedve azt a már akkor is évek óta fennálló helyzetet, hogy a MÁV-START Zrt. a heti pihenőidőt rendszeresen úgy jelöli ki, hogy még haza sem érkeztünk, már elkezdődik, és még vége sincs, de már megint munkába kell menni, többszáz mozdonyvezető indított keresetet azért, hogy a munkáltató adja ki a napi pihenőidőt is a heti pihenőidő előtt, megteremtve ezzel a lehetőségét a tényleges, heti rendszerességű kikapcsolódásnak.

Az eljárásokat a 2021-es évben felfüggesztették, mivel a Miskolci Törvényszék egyik bírása, Dr. Bagjos Csaba megkérdezte az Európai Unió Bíróságát, hogy ki kell-e adni a napi pihenőidőt a heti pihenőidő előtt? Az EUB 2023. március 2-án hirdette ki a C-477/21. sz. ítéletét: a napi pihenőidőt minden munkavégzés után közvetlenül ki kell

adni, csak ezután kezdődhet el akár egy következő munkavégzés, akár a heti pihenőidő, akár a szabadság, bármi. Mire gondolhat ilyenkor a magyar valóságban tájékozatlanabb ember egy állami vállalat működéséről? Hogy ezentúl kiadják és kész.

Természetesen nem ez történt: a munkáltató azt nyilatkozta, hogy megvárják az első magyar jogerős ítéletet, aztán 20-30 oldalas beadványaikban magyarázták, hogy tulajdonképpen az EUB ítéletét úgy kell értelmezni, hogy nem kell kiadni a napi pihenőidőt. A peres eljárások az uniós ítélet kézhezvételét követően folytatódtak, többféle ítélet született, amelyek végére a Kúria tett pontot, számunkra megnyugtató módon. 2024. szeptember 18-án a Kúria hozott egy végzést, amiben iránymutatást adott a pihenőnapos pereink elbírálására. Eszerint minden szolgálat után jár a napi

pihenőidő függetlenül attól, hogy ezt követően egy újabb munkavégzés vagy heti pihenőidő következik. Ha ez nem volt biztosítva, akkor rendkívüli munkavégzésért járó bérpótlékot kell fizetni. A Kúria kijelentette, hogy a MÁV-START Zrt. munkaidőbeosztási gyakorlata nem állja ki a törvényesség próbáját. A munkáltató jogsértését az eredményezte, hogy a munkavállaló részére a napi pihenőidőt nem adta ki (osztotta be) a heti pihenőidőt megelőzően.

A Kúriához került ügy előzménye, hogy az elsőfokú bíróság ítéletével rendkívüli munkavégzés díjazása jogcímén bérpótlék megfizetésére kötelezte a MÁV-START Zrt-t. A másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság ítéletét helybenhagyta. A jogerős ítélettel szemben a MÁV-START Zrt. felülvizsgálati kérelemmel élt. Az alperes felülvizsgálati kérelme folytán eljáró Kúria végzésével a másodfokú bíróság ítéletét – az elsőfokú bíróság ítéletére is kiterjedően – hatályon kívül helyezte, és az elsőfokú bíróságot a perfelvételi szaktól új eljárásra és új határozat hozatalára utasította.

A Kúria végzését követően idén tavasszal újra indultak a perek és kivétel nélkül olyan elsőfokú ítéletek születtek, ami a MOSZ álláspontját igazolta. Megállapításra került: a Kúria precedensképes határozataiban egyértelműen állást foglalt abban a kérdésben, hogy a MÁV-START azon munkaidőbeosztási gyakorlata, melyben következetesen nem biztosította a napi pihenőidőt a heti pihenőidőt megelőzően, vagyis a napipihenőidő elmaradása ellentétes az EUB ítéletben foglaltakkal, valamint ellentétes az Irányelv 3. és 5. cikkével is, továbbá ellentétes az Alkotmánybíróság 12/2020. (VI.22.) AB határozata szerinti jogértelmezésével, és ezért az jogszabálysértő.

Az első jogerős ítéletek ősze várhatók. „Nincs többé üres szó, meddő hazugság. Pörölyként sújt majd le az élő igazság.” (Ossian)

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Dízelmotorkocsikkal erősít a Rail Cargo Hungaria

Két korszerűsített M62-es dízelmotorkocsival fejleszti vontatási képességét az RCH.

Ezzel amell, hogy széles körű, stabil és rugalmas szolgáltatást kínál megrendelőik számára, versenyképességüket és piaci pozíciójukat is erősítik a hazai áru fuvarozási szegmensben. Az M62-esek (Szergejek) stratégiai feladatként a Paks II. projekthez kapcsolódnak majd, továbbá más volumenigényes szállítási feladatokkal összefüggésben is tervezi bevetésüket a társaság.

A vontatójárműveket a DLRR mozdonygyártó és karbantartó társaság újította fel és alakította át a magyarországi előírások és vállalat specifikus igényei szerint. Ezt követően a gépek tavaly decemberben érkeztek Magyarországra, első beüzemelésükre a Keleti pályaudvaron került sor. A szükséges futópróbák és tesztek után az RCH májusban vette át a járműveket saját üzemeltetésbe. Az egyik mozdony jelenleg – a Paks II. projektre történő felkészülés részeként – Dunaújvárosban vett át szolgálatot, a másik Ferencváros-Soroksár között a vágányzár időszakában végez fuvarfeladatokat; többek között konténervonatokat továbbít, illetve a MÁV-Személyszállítási Zrt. által nyújtott dízelvontatás kiváltásában tölt be szerepet.



Mérlegben a jogbiztonság

Borítékolható volt, hogy a hatalom - miután nem tud mit kezdeni a pihenőidős perek miatt várhatóan kialakuló foglalkoztatási, gazdasági következményekkel járó helyzettel - majd hozzányúl a jogszabályokhoz és hozzáigazítja azt a mostani gyakorlathoz. Most ez van kialakulóban, mert az Országgyűlés előtt folyamatban lévő, a közlekedési ágazat egyes kérdéseinek rendezéséről szóló T/11625 számú törvényjavaslat 18-23. sz. módosítópontja újraszabályozná a belföldi forgalomban dolgozó mozdonyvezetők - a jogszabály megfogalmazása szerint „az országhatárokon átnyúló kölcsönös átjárhatósághoz kapcsolódó szolgáltatást végző munkavállalónak nem minősülő utazó vasúti munkavállalók” - napi és heti pihenőidejének mértékét és kiadási módját, tehát módosítaná a „Vasúti törvényt”.



A Mozdonyvezetők Szakszervezete levélben kereste meg az ÉKM vezetését, a parlamenti frakcióvezetőket és a törvényalkotási bizottságot, felhívva a figyelmet és kérve, hogy az Országgyűlés döntése előtt módosítsák az előterjesztést, hogy ne álljon elő olyan jogszabály, ami - ellentmondásossága, negatív diszkriminációt tartalmazó mivolta és EU irányelvet sértő tartalma miatt - további vitáknak és bírósági eljárásoknak adna táptalajt.

A levél tartalma: Az Országgyűlés előtt folyamatban lévő, a közlekedési ágazat egyes kérdéseinek rendezéséről szóló T/11625 számú törvényjavaslat 18-23. sz. módosítópontja újraszabályozná a belföldi forgalomban dolgozó mozdonyvezetők - a jogszabály megfogalmazása szerint „az országhatárokon átnyúló kölcsönös átjárhatósághoz kapcsolódó szolgáltatást végző munkavállalónak nem minősülő utazó vasúti munkavállalók” - napi és heti pihenőidejének mértékét és kiadási módját.

A módosító javaslat az Európai Unió Bíróságának - az Európai Parlament és Tanács 2003. november 4-i, a munkaidő-szervezés egyes szempontjairól szóló 2003/88 irányelvét értelmező - C-477/21. sz. ítéletét nevezi meg, mint olyan uniós normát, melynek ezentúl meg kell felelni. Sajnos az előterjesztett normaszöveg - elfogadása esetén - éppen ezzel ellentétes célt érne el.

Mindenekelőtt fontosnak tartjuk felhívni a figyelmet arra, hogy a fenti ítélet kizárólag annyiban mozdonyvezető-specifikus, hogy az alapügy felperese éppen mozdonyvezető. Ám az Európai Unió Bírósága a napi és heti pihenőidő kiadásával kapcsolatosan általánosságban mondta ki azt, hogy minden egyes munkavégzést követően ki kell adni a napi pihenőidőt, akkor is, ha azt heti pihenőidő vagy szabadság követi. Ennek a szabálynak a jelenleg hatályos jogszabályok is megfelelnek, leszámítva a munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (Mt.) 104.§ (5) bekezdését. Az ítélettel kapcsolatos jogalkotásnak így semmiképpen nem a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (Vtv.) hosszú és bonyolult módosítását, hanem pusztán az Mt. uniós jogba ütköző 104.§ (5) bekezdésének a hatályon kívül helyezését kellene tartalmaznia. Azt, hogy a legnagyobb, mozdonyvezetőket foglalkoztató cég, a MÁV Személyszállítási Zrt. az Mt. napi és heti pihenőidővel kapcsolatos rendelkezéseit félreértelmezve, jogellenesen foglalkoztatja a mozdonyvezetőket, számos bírósági ítélet mondta már ki. Ez nem indok azonban arra, hogy a generális jogszabály (Mt.) egyetlenegy bekezdésének hatályon kívül helyezése, és ezzel immár teljesen egyértelmű jogi helyzet kialakítása

helyett egy speciális, ágazati jogszabály (Vtv.) módosításával egyetlen munkaköri csoportra vonatkozzanak - számukra kedvezőtlen - új szabályok.

Mivel a munkavállalók számára biztosított általános védelem szintjének csökkentését a fent említett 2003/88 irányelv 23. cikke kifejezetten tilalmazza is, megállapítható, hogy a javaslat nem az uniós jog átültetésére szolgál, hanem éppenhogy sérti a közösségi jogot.

A mozdonyvezetők két munkavégzés - a mi szóhasználatunkban: „szolgálat” - közötti napi pihenőideje jelenleg lakóhelyen töltött 12 óra. A javaslat szerinti normaszöveg Országgyűlés általi elfogadása esetén a napi pihenőidő az általános 11 órára csökkenne, és már ennek lakóhelyen történő eltöltése sem lenne feltétel. A mozdonyvezetők munkaidő-beosztása jelentősen eltér szinte minden más munkakörű dolgozó munkaidő-beosztásától, így esetükben fokozottan ügyelni kell a pihenés lehetőségének megadására. Minden egyes nap máskor kezdődik és máskor fejeződik be a munkavégzés, nappalos szolgálatot éjszakai követhet, délelőtti délutáni, a nap 24 órájának bármelyikében kezdhethük és fejezhetjük be a munkát. Éppen ezért nem véletlen a jelenlegi jogszabályban a más munkavállalókhoz képest hosszabb napi pihenőidő biztosítása, és éppen ezért indokolt is ez, a munkakörünkre vonatkozó pozitív diszkrimináció fenntartása, hiszen a mozdonyvezetők sok esetben nem tudnak munkavégzés után azonnal hazaindulni. Ha pl. valamelyik kollégánk éjjelkor végez, de csak az első vonattal, hajnali 4-kor tud hazautazni, mondjuk 5 órára hazaér, akkor 17 óra előtt nem indulhat el újból dolgozni, hiszen a lakóhelyi 12 óra napi pihenőidő kiadása kötelező. A törvényjavaslat esetleges elfogadása esetén, ha éjjelkor végez, akkor 11 órakor már munkába is állhat, vagyis hajnali 5 órától délelőtti 10 óráig lehet otthon, hogy 11-re beérjen és egy újabb 12 óra hosszúságú szolgálatot kezdjen meg. Mennyi ideje marad akkor regenerálódásra ahhoz, hogy a következő szolgálatának minden másodpercében megbízhatóan tudjon gondoskodni a mögötte utazó többszáz ember vagy egy-kétezer tonna áru biztonságáról?

A heti pihenőidő tekintetében pedig már egyenesen negatív diszkriminációt teremtene a javaslat. A munkavállalóknak az Mt. 106.§ rendelkezése alapján minden héten legalább 40 óra, a munkaidőkeret átlagában 48 óra heti pihenőidőt kell biztosítani. Ez a jelenleg hatályos szabály a javaslat elfogadása esetén a mozdonyvezetők kivételével minden munkakörre megmaradna, míg a mi heti pihenőidőnk hetente csak minimum 29 óra lenne, a munkaidőkeret átlagában pedig 37. Ez ugye sokkal kevesebb, mint az összes

többi munkavállaló esetében, akiknek az uniós ítélet értelmében ugyanúgy ki kell adni minden munkavégzés után a napi pihenőidőt, mint nekünk, csak nekik a heti pihenőidejük 11 órával több lenne. A Mozdonyvezetők Szakszervezete kéri Önöket, hogy az Országgyűlés döntése előtt módosítsák az előterjesztést, hogy ne álljon elő olyan jogszabály, ami – ellentmondásossága, negatív diszkriminációt tartalmazó mivolta és a fent említett irányelvet sértő tartalma miatt – további vitáknak és bírósági eljárásoknak adna táptalajt. Nem utolsósorban

pedig kérjük, hogy lássák be munkakörünk fontosságát és nehézségeit, és a jogszabályok formálásával nyújtsanak segítséget abban, hogy kipihenten, balesetmentesen, mindenki megelégedésére láthassuk el munkaköri feladatainkat.

A MOSZ megkeresése nem befolyásolta a törvénygyarat abban, hogy elfogadja a jogszabály módosítását. A történet folytatódik.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Ígéret van, klíma nincs

Van-e munkáltatói szándék az állami vasúttársaság mozdonyvezetőinek munkakörülményein javítani, különösen a nyári hőség kockázataira figyelemmel? Nem tudjuk. A MOSZ többszöri kezdeményezésére sem történt eddig érdemi lépés a MÁV Személyszállítási Zrt. részéről a vezetőállásokon és a szociális helyiségekben a megfelelő körülmények biztosítására.

A nyár eljövételével, a hőség beköszöntével a MÁV-Személyszállítási Zrt. mozdonyvezetőinek munkakörülményei, az egészségre nem ártalmas munkakörnyezet biztosítása, a mozdonyok és motorvonatok vezetőállásán tapasztalható körülmények kritikus szintre esnek. Általánossá válik a vezetőállásokon a 40 Celsius fok fölötti tartós hőmérséklet, amikor a nappali időszakban a körülmények már az egészségre veszélyes mértéken vannak. A szolgálatok jelentős számában fordul elő az, hogy a forduló időben, a vonatovábbítások közötti időszakban a mozdonyvezetőnek nincs lehetősége – alkalmas, hűtött helyiség hiányában – egy rövid felfrissülésre, regenerálódásra. A vontatójárművek egy részén nincs hűtőszekrény vagy működésképtelen, az árnyékoló eszközök, napvédő fóliák hiányoznak vagy funkciójukat veszítették, jelentős számú jármű nincs felszerelve klímaberendezéssel, vagy azok működése nem megfelelő, hatástalan.

A MOSZ ismét megküldte a Munkáltatónak a mozdonyvezető számára biztosított rövid tartózkodást, regenerálódást, sok esetben a munkaközi szünetek eltöltésére kijelölt, biztosított azon helyiségek listáját, amelyeknek állapot és eszközfelmérése, ellátottsága a MOSZ



tisztviselőinek, a mozdonyvezetők közösségének segítségével megtörtént. Ezek a helyiségek lennének hivatottak arra, hogy olyan körülményeket biztosítsanak a mozdonyvezetőnek, ahol rövid pihenésük –

különösen a hőség okozta hőterhelés csökkentésére – a törvényi előírásoknak megfelelően megvalósulhat.

Mozdonyvezetők Szakszervezete felmérésének eredménye is azt mutatja, hogy számos esetben az MKSZ idejének eltöltésére, a rövid pihenésre szolgáló helyiségek nem töltik be funkciójukat, a legalapvetőbb eszközökkel sincsenek ellátva, felszerelve.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete elvárja a MÁV-Személyszállítási Zrt. vezetésétől, hogy tegyen intézkedéseket a tavalyi és azt megelőző években megszokott rendkívüli helyzetek mérséklésére.

Mosz

Magyarországon addig van jogod sztrájkolni, amíg nem vagy kénytelen

Mert amikor szükség van a leghatásosabb nyomásgyakorlásra, akkor rájössz, hogy tulajdonképpen megfosztottak a hatásos nyomásgyakorlás eszközeitől. Az Országgyűlés elfogadta a személyszállítási törvény módosítást, benne a munkabeszüntetés esetén alkalmazandó szabályokat.

A 2012-ben elfogadott személyszállítási törvény sem volt éppen olyan, ami valós és hatásos sztrájkot tett lehetővé, de voltak abban lehetőségek, amelyekkel élve figyelmeztetni lehetett a munkáltatót (tulajdonost) egy mindenki számára elfogadható megállapodás aláírására például a bértárgyalások idején. A törvény módosítása végleg kizárja annak lehetőségét, hogy a munkavállalók érdemben éljenek a sztrájk jogával. A törvény minden jogot elvon a dolgozókat képviselő érdekképviselőktől, hogy befolyásolják a „még elégséges szolgáltatás” keretein belül, mennyi vonat közlekedését biztosítják. A személyszállítási törvény módosítása szerint a „még elégséges szolgáltatás” mint fogalom is elvesztette értelmét.

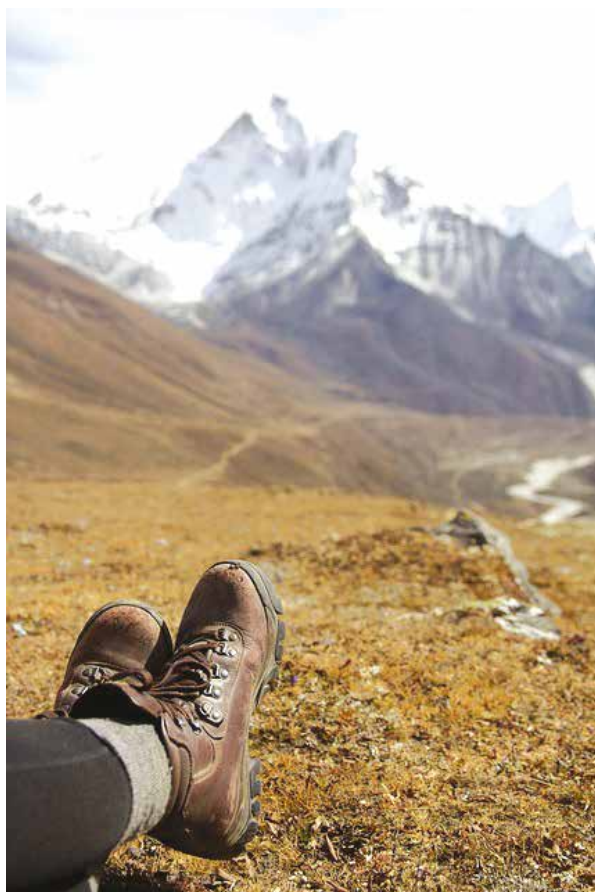
Ezentúl a személyszállítási közszolgáltatást végző közlekedési szolgáltató minden menetrendi évben sztrájkmenetrend-tervezetet készít, és azt az éves menetrend jóváhagyását követő 30 napon belül jóváhagyásra megküldi a megrendelőnek. Nincs már meghatározva a még elégséges szolgáltatás mértéke, a megrendelő által jóváhagyott menetrend szerint kell a közlekedést biztosítani.

Ha szükség van tehát a végső nyomásgyakorlásra, lehet sztrájkolni, de az a közlekedés zavartalan biztosítása mellett, a tulajdonos elvárásainak megfelelően, mindenféle társadalmi, politikai és gazdasági kockázat nélkül történjen. Ez a személyszállítási törvény ajánlata a vasutas dolgozóknak.

Mosz

ZÁRÓTÚZ

A magyar bíróságokon, általában nyilvánosak a tárgyalások: azonban a köreinkben zajló, úgynevezett “Pihenőperek” nem túl nagy nyilvánosság előtt zajlanak. A Mozdonyvezetők Lapjában meg szokott jelenni néhány rövid összefoglaló ebben a témában, de az információ mennyiségből sokára fog összeállni valamilyen kép a “Pihenőperek” hangulatáról. A magam “hideg édességéből” adnék egy nyalást kedvcsinálónak vagy épp illúziórombolónak. Mindenesetre, sokaknak a gombóc a torkában van - a siker nem érkezik olyan könnyen, mint ahogy ígérték. Először jöjjön egy részlet a Munkáltató Ellenkeresetéből, cirka egy összefoglaló a 17 oldalas okfejtésről, utána pár gondolat az egész ügyről. A Munkáltató az Alperes.



MÁV Személyszállítási Zártkörűen Működő
Részvénytársaság

ELLENKÉRELEM

Munkabér tartozás megfizetése iránt indított, folyamatban lévő peres eljárásban.

59) Az Alperes (MÁV Szesza) álláspontja szerint tehát a felperesi jogcím minden eleme téves:

1. Felperes álláspontja szerint a heti pihenőidőt megelőzően annak ellenére megilleti a napi pihenőidő is, hogy hiányzik a napi pihenőidő egyik nélkülözhetetlen törvényi feltétele, a következő munkanapi - azaz a következő naptári napon, vagy megszakítás nélküli 24 órán belül újabb – munkavégzés. Felperes tehát lényegében azt állítja, hogy a munkáltató munkaidő-beosztása jogellenes volt, amelynek következménye, hogy Felperes

rendszeresen a napi pihenő idejében végzett munkát. Ezért a napi pihenőidő és az utazási normaidő időtartamával a heti pihenőidőt átminősíti, és amennyiben az előző szolgálat az így kiszámított időpont előtt kezdődött meg, úgy ezen időtartamra a heti pihenőidőben teljesített rendkívüli munkavégzés pótlékát kéri megfizetni.

A Felperes munkaidő-beosztása azonban nem volt jogszabálysértő a jogalap körében részletesen kifejtettek alapján, nem áll fenn „törvénysértés”, vagy „jogellenes vezénylés” mégpedig azért, mert az Alperes a koherens tagállami jog szabályait alkalmazta, ennek megfelelően osztotta be a Felperes munkaidejét és heti pihenő idejét, biztosította az Mt. 104. § (1) bekezdése szerinti napi pihenőidőt a Felperes részére. Alperes a napi és heti pihenőidőt a hatályos jogszabályi és kollektív szerződéses rendelkezéseknek megfelelően osztotta be, jogellenes vagy rendeltetésellenes foglalkoztatási gyakorlatot nem alakított ki.

2. Felperes a kiadott munkaidő-beosztásokban kijelölt és kiadott heti pihenőidő tekintetében azokat a munkáltatói rendelkezéstől eltérően számolta el, illetve kéri elszámolni a perben. Ezzel lényegében a Felperes a heti pihenőidő egy részének napi pihenőidővé, illetve utazási normaidővé való átminősítését, illetve rendes munkaidő, vagy távollét rendkívüli munkaidővé minősítését kéri a Tisztelt Törvényszéktől. A munkaidő-beosztás a munkáltató egyoldalú teljesítméghatározása, a munkáltatói autonómia körébe tartozik, ezért a munkavállaló annak tárgyában rendelkezést nem tehet és munkavállalói kérelemre történő bírói megállapítással a munkaidő-beosztást tényezőit, elemeit szintén nem lehet átminősíteni.

3. A Felperes nem jelölte meg az általa alkalmazott heti pihenőidő elesúsztatásának jogszabályi alapját, a munkaidő-beosztás utólagos bírói módosításának, pihenőidők és rendes, beosztás szerinti munkaidők átminősítésének nincs jogalapja, azt sem a munkajogi szabályok nem teszik lehetővé, sem a bírói gyakorlat nem támasztja alá.

4. A Felperes a napi pihenőidő biztosításának elmaradását állítja a heti pihenőidőt megelőzően, Felperes tehát egyidejűleg hivatkozik a napi pihenőidő ki nem adására és heti pihenőidőben végzett rendkívüli munkavégzés pótlékára, így tény- és jogállításai között ellentmondás húzódik, melyet a Felperes nem oldott fel.

5. A napi pihenőidő biztosítása elmulasztásának van jogkövetkezménye, mely nem a heti pihenőidőben elrendelt rendkívüli munkavégzés pótlékára vonatkozó fizetési kötelezettség. A napi pihenőidő-hiány tekintetében azonban a Felperes által hivatkozott jogszabályi, kollektív

munkajogi rendelkezések pótlékfizetési kötelezettséget nem írnak elő.

6. Az Mt. 143. § (4) bekezdése szerinti pótlék a Felperest akkor illetné meg, ha a heti pihenő idejében rendkívüli munkavégzés elrendelésére kerül sor. A perbeli esetekben a munkavállaló munkát csak a beosztás (tényvezénylés) szerinti időben végzett, az általa ténylegesen teljesített munkavégzés nem esett egybe a kijelölt heti pihenőidő tartamával.

7. Rendkívüli munkavégzésről csak abban az esetben beszélhetünk, ha fennáll mind a munkaidő rendkívülisége, mind a tényleges munkavégzés. Azonban a Felperes nem ilyen rendkívüli helyzetekre kéri a pótlék megállapítását, és a perbeli esetben nem csak a munkavégzés rendkívülisége hiányzik, hanem több esetben maga a munkavégzés is.

Az Alperes a felperesi állításokkal szemben továbbra is csak a tényekre hivatkozik:

- a munkáltató a heti pihenőidőt a munkavállaló számára minden ízben beosztotta oly módon, hogy a munkavállalónak hetenként legalább negyvenkét órát kitevő és egy naptári napot magába foglaló megszakítás nélküli heti pihenőidőt biztosított, úgy, hogy a munkaidőkeret átlagában legalább heti negyvennyolc óra heti pihenőidőt biztosított;
- Felperes is ekként töltötte ténylegesen is pihenéssel a kijelölt heti pihenőidők tartamát;
- Felperes munkát csak a beosztás (tényvezénylés) szerinti időben végzett;
- a Felperes által ténylegesen teljesített munkavégzés (a heti pihenőidőre valóban elrendelt és már kifizetett rendkívüli munkavégzés esetét kivéve) nem esett egybe a kijelölt heti pihenőidő tartamával.

8. A fentiekben már részletesen kifejtettek szerint a Felperes nem tett olyan tény- és jogállítást, amely alapján a részére közölt munkaidő- beosztástól történő eltérésre („átminősítésre”) lehetőség lenne. A Pp. 170. § (2) bekezdés b) pont szerint a keresetlevél érdemi részében fel kell tüntetni az érvényesíteni kívánt jogot a jogalap megjelölése útján, ha tehát a Felperes a keresete alapjául téves jogállítást tesz, azaz téves jogcímet jelöl meg, a bíróság

azt nem minősítheti a jogszabályoknak megfelelően helyesen, hanem el kell utasítania.

A munkaidő-beosztás a munka irányításával összefüggő munkáltatói jognyilatkozatnak tekinthető, erre vonatkozóan viszont az Mt. 15. § (5) bekezdése kizárja a semmisség, illetve érvénytelenség szabályainak alkalmazását. Mivel tehát munkaidő-beosztás annak jogellenessége esetén sem válik érvénytelenné, egyéb törvényi szabályozás hiányában jogellenes munkáltatói utasításként értékelendő.

9. A jelen perben a Felperes által megjelölt jogkövetkezmény nem alkalmazható, a bíróság azonban a Felperes keresetéhez kötve van.

Kifejezetten nehéz olvasmány a Munkáltató Ellenkeresete, amelyet jeles képviselője összehozott. Sok észrevételt nem fűznék hozzá, csak egyet. A Munkáltató Ellenkeresete egy kötélén táncol: mégpedig azon, hogy a napi pihenőidő nem jár, ha heti pihenőidőt jelöl ki a munkaidő-beosztás készítő.

Ez a per, eddig öt évet ölel fel. A kezdetén és előtte nem olyan volt a szabályozás, mint most. Anno, nyilván nem kezdünk csörtézní, ha a törvény ellenünk van - sajnos, a jogalkotó a kárunkra változtatott 2023-ban, és idén is.

Szeretném megmutatni azt a valóságot, amely inkább áll a "Pihenőperek" háttérében, mint a pénz! Remélem tudom láttatni, azt, hogy milyen szinten magárahagyatott egy mozdonyvezető, miként próbálja szétzúzni a Munkáltató és a keresztény értékeket harsogó jogalkotó a család jelentette biztonságot, veszélyeztetve emberéletet, és értéket - mert nekik lényeges a pénz: a munkavállaló sokba fájl! Egyik nap, a Híradóban, láttam egy riportot egy közúti, elalvásos balesetről - két autó összeütközött. A szakértő taglalta a pihenés fontosságát, és elmondta, hogy évente 150-200 baleset amiatt következik be, mert valaki elalszik a volán mögött. A szakértő azt is mondta, valószínűleg ez a szám magasabb, ugyanis a halálos balesetek egy része is az elalvás miatt következik be, csak ott nincs, aki elmondja, hogy elaludt. A vasúton azért nincsen minden másnap elalvásos baleset, mert ha a mozdonyvezetővel ilyen történik, a vonat nem megy bele az árokba és nem sodródik át a másik sávba.

Az Ellenkereset, egy nagyszerű, kioktató hangnemű értekezés - figyelemre méltó olvasmány jogértelmezés

tantárgy témakörében. A Munkáltató szemléletesen bemutatta, hogy saját jogi tudása megkérdőjelezhetetlen, és logikája kikezdhethetetlen. Mindenki más joggal kapcsolatos ismeretei maximum nebuló szinten állnak, tehát figyeljünk és tanuljunk tőle - majd Ő megmondja a tutit.

Nekem úgy tűnik, sajnálatos, hogy a bíró szék nem az övék, biztosan jobban csinálnák - különben is, a Munkáltató nézete szerint, a Törvényszék lehetne okosabb, a Kúria kispályásokból áll, a kotnyeles Európai Bíróságról meg ne is beszéljünk!

Sajnos, a karakter nem ismeretlen, nagyjából ilyen a Munkáltató kommunikációja a Munkavállaló-Munkáltató tárgyalásokon majdnem minden téren. A hozzáállás nem újkeletű: ennek köszönhető ez a mostani helyzet is.

A múltban a heti pihenőidő kiadása korrekt volt. A pihenőben tényleg azt csináltam, amit akartam. A heti pihenő két nap volt (fel sem merült, hogy ez sok), éjfélkor kezdődött, a bejáró is hazaért az utolsó vonattal. A pihenő a második nap 24-dik órájában ért véget, a bejáró otthon aludt, úgy jött az első vonattal dolgozni. Manapság hogy van? A heti pihenő kezdetén a munkahelyen vagyok, és a pihenőidő vége is a munkahelyemen ér! A pihenőm forgatókönyvét a Munkáltató írja: mikor alhatok, mikor kezdjek készülni a következő szolgálatra, ezzel behatárolja a szabadon felhasználható időt, ez pedig befolyásolja a választható tevékenységek, programok körét. A Munkáltató azt mondja ez jogszerű. Ha valami jogszerű az egyből tisztességes is?

A pihenéshez való jog Magyarország Alaptörvényében rögzített alapvető jog, az egyéni szabadság alapvető eleme. Ez a jog nem minősül ugyan alapjognak, de az Alaptörvényben foglaltak alapján a jogalkotónak törvényeket kell hoznia a pihenéshez, szabadidőhöz és fizetett szabadsághoz való jog érvényesülésének biztosítására.

A jogalkotónak mi volt a célja, amikor órában kezdte számolni a heti pihenő idejét? A rugalmasabb munkaidő-beosztás lehetőségének megteremtése? Miért is? Tényleg mindenki nyer? De mi van azokkal, akik mégis rosszabb helyzetbe kerülnek emiatt? Ha a munkáltató nem él a lehetőséggel, hanem visszaél? Akkor így jártunk... Tipikus eset.

Az évek során, a napi és a heti pihenőidő beosztásának szabályain eszközölt módosítások, általában, két dolgot eredményeztek: egyrészt munkáltatónak ténylegesen mind kevesebb pihenésre szánt időt kell biztosítani dolgozóinak, másrészt rendkívül igénybe vevő munkaidő-beosztásokat tettek lehetővé. 2023-ban a napi és heti pihenőidőket összemosták - nem véletlenül és nem jószándékból. Hajrá!

A Munkáltató szándékosan bagatellizálja a napi és heti pihenők szerepét - ez az Ellenkeresetből is süt. E tudatos ferdítés oka a tehetségtelen munkaerő gazdálkodás hibáinak leplezése - tehát a Munkáltató számára létkérdés. Évtizedek óta gond van a létszám beállításával. Nem egy lelkiismeretlen megoldás van a Munkáltató tarsolyában a létszám biztosítására: kezdve a változó telephellyel, a gyilkos személyzetfordulókön keresztül, a pihenő manipulálásáig. A pihenés alapvető emberi szükséglet, amely elengedhetetlen a fizikai és mentális jóléthez. A pihenés hiánya kimerültséghez, csökkent teljesítményhez, és számos egészségügyi probléma kialakulásához vezethet. A pihenőidők biztosításával elkerülhető a munkavállalók túlzott kifáradása, ami növelheti a balesetek kockázatát és csökkentheti a munkavégzés hatékonyságát. Oda se neki, ha egy munkavállaló a munkavégzés során balesetet szenved - az ügyis másodlagos, hogy a Munkáltatót objektív felelősség terheli a keletkezett károk megtérítéséért.

Tehát, a heti pihenőidő nem csupán egy jogszabályi előírás, hanem egy fontos eszköz a munkavállalók testi és lelki jólétének megőrzésére. A heti pihenőidő lehetőséget ad a magánéletre, a családdal és barátokkal való időtöltésre, lehetővé teszi a munkavállaló számára, hogy kipihenje magát, fizikailag és mentálisan is feltöltődjön. A Munkáltató ebből az időből rabolja le a sápot!

Közismert a Bibliából Jézus tanítása: „nem csak kenyérrel él az ember...”. Az „étel” ebben az értelemben csak szimbólum, a kérdés az, hogy mivel „táplálkozik” a szív? Az ember lelkének tápláléka pedig a „szó”. Furcsa, hogy keresztény értékeket hangoztató törvényalkotó, pont lelki táplálék elfogyasztására is szánt pihenő és szabadidőből vesz el. De lehetséges, a Munkáltató valamit nagyon félreértelmez - talán nem véletlenül.

10-15 éve mondjuk a Munkáltatónak, hogy a heti pihenő kiadása gázos. Tehát a történet régebbi datálású, mint 2019. Azonban, az említett féloldalas kommunikáció miatt nem jutottunk egyről a kettőre.

Ezt viszont a Munkáltató nem akarja tudomásul venni, ezért alakította ki a azt a problémás pihenőkiadási gyakorlatát, amely a törvényi kötelezettségre fókuszál nem a pihenő céljára - a törvényalkotó pedig tartja a bakot: példa erre a legutóbbi, csak mozdonyvezetőkre vonatkozó pihenőidős törvény.

A Munkáltató, pihenés értékével kapcsolatos hitvallását, Ellenkeresetében, harsányan hirdeti. Különben is: "Ő majd megmondja!".

A pihenőidők biztosítása nem csupán egy jogszabályi kötelezettség, hanem a Munkáltató felelőssége is, hogy a munkavállalók megfelelő pihenéshez jussanak. A megfelelő pihenés hozzájárul az általános egészségi állapot fenntartásához és a stressz csökkentéséhez. A kipihent munkavállaló hatékonyabban tud dolgozni, mint egy fáradt. A kipihent munkavállaló kevésbé valószínű, hogy hibázik, csökkentve ezzel a munkahelyi balesetek kockázatát. Ez ellen ágál a Munkáltató! Az elmúlt évtizedben, növekedett a vörös jelző meghaladások száma - mázli, hogy tömegszerencsétlenség eddig nem történt emiatt! A Munkáltató egy oktatási stratégia mentén próbálja orvosolni a problémát. Csakhogy, többen, a vörös jelző meghaladás okát az elégtelen pihenésből fakadó, intellektuális kizsákmányolás megnyilvánulásának vélik. Ezt alátámasztani látszik: a pihenő kiadás gyakorlata, általánosságban sem veszi figyelembe a munkavállalók fiziológiai, környezeti sajátosságait - például tud-e aludni nappal. Rettenetes, de a Munkáltató tárgyalni sem hajlandó e kérdéskörben. Pedig, ha lenne egy kompromisszumos gyakorlat, nem lenne ezer "pihenős per" - és a kétbalkezes munkaerő gazdálkodás károkozását sem kellene a munkavállaló veritékének cseppjeivel megváltani!

A Munkáltató egyszer sem beszél arról, hogy elképzelése szerint, miként valósul meg a napi- illetve heti pihenőidők célja - a heti pihenőidő definícióját mellékesen sem említi. Okfejtését elemezve, az nem világos miért nincs jogom kipihenni a munkát egy erre szánt napi pihenőben, és egy e célú heti pihenőben intellektuálisan feltöltődni.

Nekem, az benyomásom, a Munkáltató véleménye szerint semmilyen normatívának nem kell megfelelnie a pihenő kiadásokkal kapcsolatban, kvázi örüljek, hogy élek, ehetek, alhatok ne is akarjak többet! Miért vágyik intellektuális tevékenységre a lator munkavállaló? Mitől vagyok én rosszabb, mint egy átlagos dolgozó ember? Egy esti filmet nem tudok megnézni, akár két héti, ha hármas tőr van! A pihenő minősége, hossza lényeges paraméterek, sok érték-, ember sorsa múlhat egy mozdonyvezető munkára képes állapotának, kipihentségének szintjén! Ha legközelebb vonattal utazik, aki a pihenőidők kurtítása mellett szónokol, mint például a Munkáltató vagy jeles képviselője, jusson ez az eszébe!

Veres Győző

Pusztaszabolcs

Egy hátrányos jogkövetkezmény margójára

Történt valahol valakivel egy eset. Nem az a fontos, hogy hol vagy kivel, mert sajnos bárkivel megtörténhet, ezért senki ne vegye félvállról, amit most megpróbálok elmondani nektek.

Történt országunk vasútján, egy olyan állomáson, ahol Siemens-Halske típusú vonóvezeték, vágányutas biztosítóberendezés üzemel, az állomás alakjelzőkkel biztosított, egyvágányú pályán található. A vonalon sűrű vonatközlekedés van, ezért vonatkereszteket kell végrehajtani. Egy ilyen vonatkeresztezőkor történt az esetünk. A páros vonat menetrend szerint megálló, a páratlan vonat pedig, ha lehetséges áthalad a szóban forgó állomáson. Ez a sorrend változhat természetesen a késések miatt, ami nem is ritka erre felé (a páros csak szombat vasárnap nem késik, mert akkor nem közlekedik). Esetünkben is ez történt. A valóságban a páratlan vonat haladt be először az állomásra. Bejárás közben látta, hogy a páros is behalad, és megáll. Itt kezdődtek a gondok! Páratlan vonatunk mozdonyvezetője megállította vonatát a forgalmi irodánál a peron mellett.

A páros vonat mozdonyvezetője az utasok le, és felszállása után a forgalmi szolgálattevő felhatalmazására elindult, további útjára. A páratlan vonat mozdonyvezetőjét, viszont nem menesztették!? Kollégánkat a mozdonyirányító értesítette telefonon, hogy meghaladta a bejárat jelzőt! A vonatot lemondták és vártak a VBO-megérkezésére!

AMIÉRT EZ A TÖRTÉNETET LEÍRTAM AZ IGAZÁN MOST KEZDŐDIK!

Innentől a jelentésből idézek, aminek alapján a munkáltató kollégánkat megbüntette.

A Fszrt."a helyszíni szemle megkezdésekor zavart állapotban

volt, ezért kikérdezése későbbre halasztódott. Megnyugtatósa érdekében a forgalmi vasúti szakértő mellette maradt, és közösen próbálták a történéseket feleleveníteni." „A mozdonyvezető a helyszínelés során nem tudott összefüggően nyilatkozni az eseményről”

A jegyzőkönyv nem írja, hogy őt ki nyugtatta meg, vagy ki segítette „az eseményeket feleleveníteni Mert nem volt mellette senki!!!!

Pedig lehetett volna! A mozdonyvezető is mondhatta volna, hogy kéri a meghallgatás későbbre halasztását szakszervezetünk tisztségviselőjének jelenlétében!

Miért fontos ez? Esetünkben kollégánk egyedül maradt egy jól felkészült VBO szakértővel szemben, egy olyan lelki állapotban, amikor különböző hátrányos következményeket lebegtetnek a feje felett.

Nem akarok állást foglalni, abban, hogy mi történt. Az tény, hogy

kollégánk nem kért segítséget sem a helyszíni szemle, sem a későbbi VBO meghallgatás alkalmával sem.

A jelentés tartalmát aláírta, észrevételt nem tett, tisztségviselőjét csak a hátrányos jogkövetkezmény kiszabása után kereste meg, ezzel a jogorvoslati lehetőségeket is szűkre szabta. Sokat beszélgetve vele, ő már tudja, hogy kérni kellett volna a MOSZ tisztségviselő segítségét.

Ez a rövid írás neked szól, ha még nem kerültél ilyen helyzetbe, tudod, hogy van lehetőséged MOSZ tagként igénybe venni segítséget.

Csire László



Területi Hírek

Szombathely

Azért a „szürke” hétköznapiak történései mellett szerencsére gyakran történnek olyan, a helyi tagscsoportok által szervezett események, amelyek erősítik közösségünket, közös időtöltésre várják kollégáinkat

. Megismerni egymást nem csak munka közben, ráadásul ilyenkor lehetőség van hosszabb, mélyebb beszélgetésekre is, amelyekre a mai rohanó világunkban már egyre kevésbé van lehetőség, szándék.

Veszprém

A veszprémi tagscsoport részt vett a hagyományos Nagy Fehérvár horgászversenyen. Több csapatra való horgász vett részt a pusztaszabolcsi tagscsoport szervezésében az Aranyponty Horgászcentrum- Örspusztá helyszínén lebonyolított rendezvényen. Köszönve a szervezőknek nagy sikere volt a versenynek, amelyet csak

fokozott, hogy az első helyet, sokadszorra a Veszprém I. sz. csapata nyerte meg. Reméljük ez a siker hozzájárul a MOSZ országos horgászversenyén való sikeres részvételhez. Köszönettel a szervezőknek, jövőre várjuk a folytatást.

Vida Tamás

Pápa

SÁG HEGYI KIRÁNDULÁS

A pápai tagscsoport kirándulást szervezett egy minden szempontból érdekes helyszínre. A telephelyünkhöz közel van Ság hegy, kb. fél óra járásnyira. Tagscsoportunk nagy része Celldömölkön jelentkezik szolgálatra minden beosztott napon, még is jó páran még nem jártak a hegyen. Így adott volt, hogy a tavaszi közös programot tagjainkkal ide szervezzük. Másik apropója a dolognak, hogy egy nyugdíjas tagtársunk, aki feleségével rendszeresen részt vesz a tagscsoport programjain, már régóta hív minket a hegyen lévő pincéjébe egy szabad tűzön főzött ebédre és természetesen borászatának finom termésének megkóstolására. Adott volt minden. Nem kell sokat utazni, 2013 óta a hegyen sok fejlesztés ment végbe, hogy tartalmasan el lehessen tölteni az időt. Megépült a Kemenes Vulkán Park, mellette a Vasparipa játszópark, nem messze tőle a Szív pince a két borvidék Ság és Somló borainak bemutatására és felújításra került a Sághegyi múzeum.

A program jelentkezési határidőjéhez közeledve csalódottan néztem a résztvevők számát. Főleg azért, mert az ötlet „mozdonyvezetőként” fiatal kollégától jött és a már rendszeres résztvevőkön kívül nem láttam újakat. Értem én, hogy csak egy hétvége szabad és azt mindenki szereti a családjával és a barátaival tölteni, de ezek az alkalmak félévente egyszer adódnak! Ma már nincs „munka után üljünk be valahova dumálni egy jót” Nincs hova beülni, mert a Restik bezártak, nincsenek közel azonos időben végző mozdonyvezetők. A közösség csak ezeken az alkalmakon tud a „köpködők” álhíreitől kiszabadulva igazán baráti beszélgetni, megismerni a másikat a telephely környezetén kívül. Amíg én leszek a tagscsoport vezető addig nem fogom feladni, hogy kell a munkahelyen kívül is eltölteni időt együtt a kollégákkal legyen az foci, teke, kirándulás vagy bármi.

Szóval adott volt minden, még az idő is a kegyébe fogadott minket. Az nap 25 C fok és napsütés egész nap. Kilenc órai gyülekező után a tervezett buszozás helyett autókba

szálltunk és elindultunk a Kemenes Vulkánparkba. Itt a helyi vezető fogadott minket készségesen és vagy 2 óra hosszan vezetett minket végig a tárlaton. Nem csak a Ság hegy történetét és a vulkánok fajtáját és működését ismerhettük meg, hanem a világ működő és alvó, valamint a világegyetemben a különböző bolygók lévőket is. Ezután a szomszédban lévő Vasparipa játszóparkba mentünk. A park inkább fiatalabb korosztálynak nyújt felejthetetlen élményt a játszótér változatosságával és egyéniségével, de mi is élveztük a parkban lévő kisvasút élményét. Található itt még egy osztrák vasútállomás felépített másolata, amelyben régi vasúti relikviák találhatók és akik megszemlázta vagy megéheztek a restiben található italok és ételek közül választhatnak maguknak. Az idő gyorsan szaladt – mint jó társaságban szokás- és még előttünk volt a hegy megmászása. Szerencsénkre tagsoport társunk remek helyismerettel rendelkezett így a legfrappánsabb úton jutottunk el a Ság hegyi kráterhez, majd a Trianoni emlékkereszthez, hogy aztán a bátrabbak felmáshassanak

a formájáról „cukorsüvegnek” nevezett csúcsokra. Innen aztán csodálatos látvány tárult a csúcs támadók szeme elé. Kis pihenés után folytattuk utunkat a borospince felé. Délután három órakor éhesen és fáradtan megérkeztünk Imre bá pincéjébe!

A „Hol voltatok? Azt hittük már eltévedtek!” után örömmel köszöntöttük egymást már a pincében várakozó nyugdíjas kollégákkal! Csodálatos érzés régen látott egykor a pápai fűtőházban szolgálatot teljesítő mozdonyvezető barátokat együtt látni. Koccintások és az ebéd elfogyasztása – amit mondanom sem kell, hogy mindenki tisztára törölte a tányérát és nem azért, mert kevés volt- véget nem érő sztorizgatásokkal telt az idő estig. Remélem lesz még sok ilyen alkalom, hogy a BZ -075 motorvonat egykori beosztott személyzete egy asztalnál poharazgat! Az esti hosszas búcsúzkodás után mindenki fáradtan, de örömmel a szívében tért haza!

Winhoffer Jenő



Szakmai megbeszélés a munkáltatóval, melynek témái:

- a vonalátvételek utazószemélyzetet érintő kérdések
- a személyzeti fordulóval kapcsolatos kifogások megbeszélése volt.

Fotó: Dani Szabolcs

A július 1-i vonalátvétellelhez kapcsolódó feladatok megvalósulása már-már a végéhez érkezett. Mostanra megegyezés született az átvevő és átadó felek között minden nyitott kérdésben a munkavállalókkal, az infrastruktúrával, az ingatlanokkal kapcsolatban. A tulajdonosi döntés alapvetően a kérdéses infrastruktúra átadásának elrendelése volt, melyen egyelőre a közszolgáltatást továbbra is a MÁV Személyszállítási Zrt végzi, azonban Lázár János miniszter 10 pontos vállalásában az egyik pont a GYSEV Zrt nagyobb szerepvállalását szorgalmazza a magyar vasúti személyszállításban. Ennek megfelelően már rövidtávon, három lépésben kerül közszolgáltatás a GYSEV-hez. Az első lépés július 1. napjától a 25-ös vonal Zalaegerszeg-Celldömölk közti regionális forgalom átvétele volt, mely többletteljesítmény ellátásához 15 fő mozdonyvezetőre és 11 fő jegyvizsgálóra lesz szükség. Az első elképzelés az utazó személyzetet illetően a munkavállalók „hagyományos” felvétele volt a GYSEV Zrt-hez, végül mégis a jogutódlás mellett döntött a két fél az ő esetükben is. A kezdeti nehézségek ellenére az utazó kollégák toborzása sikeresen zárult. Az elsődleges szempont a kiválasztásnál az önkéntesség volt, ezzel elkerülve, hogy morálromboló hatást kiváltó, motiválatlan kollégák kerüljenek kényszerből gyseves állományba. A második fontos szempont, hogy a megosztott személyzettel mindkét vállalat továbbra is el tudja látni a feladatát, amihez a

mozdonyvezetőknél a dízel és villany kategóriák megléte nyomta a legnagyobb súlyt a latba az átvett, illetve a megmaradt feladatokhoz igazodva. Végül a harmadik, szintén kiemelkedően fontos szempont pedig a bérfeszültség elkerülése, amit a két vállalat eltérő bérbesorolási rendszere erősen magában hordoz. Ennek kivédésére fiatal, vagy legfeljebb 20 év szakmai gyakorlattal rendelkező 15 kolléga kiválasztása történt meg a MÁV szombathelyi igazgatóság részéről az egyébként 22 jelentkező mozdonyvezető közül. A dolog szépséghibája, hogy adatvédelmi okok miatt ennek a 15 főnek egyelőre csak a neve és a születési dátuma ismert a GYSEV számára, a kompetenciáikat a jogelőd munkáltató a mai napig még nem adta át, azonban a jelentkezésük alkalmával annyi kiderült, hogy nagyrészt olyan villany-kategóriával rendelkező mozdonyvezetőkről van szó, akiknek a dízel-kategória megszerzéséhez csupán annak leutazása hiányzik, ami a későbbi továbbképzésüket jelentősen meg fogja könnyíteni. A két vállalat közti egyezségnek megfelelően a kollégák oktatása, szerződés kötése, orientálása június hónapban megtörtént, így július 1-én 0 órakor már GYSEV munkavállalóként végzik munkájukat.

A közszolgáltatás második és harmadik lépése 2026.04.01. napján valósul meg a tervek szerint. Az egyik lépcső a 10., 11., 14. számú vonalak kiszolgálása lesz, amihez a szükséges eszközök piackutatása már régóta folyamatban

van, de ez nem kis kihívás a szűkös piaci helyzet és a hazai szabályozás miatt. A MÁV felajánlott egyet-egyet a leállított Desiro és Talent típusokból, ez egy lehetséges megoldás lenne a problémára, de ennek tárgyalása (feltételek, anyagi vonzat) jelenleg még a kezdeti stáuszban van.

A harmadik lépése a tulajdonosi elrendelésnek a Savaria IC-k átvállalása szintén ettől a naptól, ami a GYSEV számára a legnagyobb fejtörést okozza, ugyanis az ide (is) szánt, gyártás alatt lévő IC motorvonatok forgalomba állítása legkorábban csak a 2026/27-es menetrend váltásra realizálható, így erre a köztes időszakra kellene valamilyen, lehetőleg gazdaságos megoldást találnia.

A közszolgáltatási feladatokkal kapcsolatos bizonytalanságot tovább erősíti az a tény is, hogy a 10 évre szóló közszolgáltatási szerződés tartalmi eleme, hogy a megrendelő a 10 éves perióduson belül bármikor határozhat egy-egy feladat GYSEV-re történő átruházására. Fejlesztések területén első lépésben a zalaegerszegi és rédiesi ingatlanok, valamint a rédiesi pálya felújítása van célul kitűzve. Előbbi a mozdonyvezetők és jegyvizsgálók laktanyai elhelyezése miatt fontos számunkra, utóbbi a pályahibákból eredő szolgálatképtelenségek visszaszorítása miatt. Karbantartási oldalon a GYSEV szeretné a számára stratégiai jelentőséggel bíró szombathelyi műhelyeket megkapni, de a MÁV JBK-k kiszervezése a Magyar Vagon Vasúti Kft-be lassítja ezt az egyeztetést. Az új IC motorvonatok komplex karbantartó bázisa, ami szintén Szombathelyen fog megépülni, már közbeszerzési fázisban van, de így is legkorábban 3 év múlva töltheti csak be a szerepét.

A vonalátvételekkel kapcsolatos tájékoztatás után áttértünk a mozdonyvezetők személyzeti fordulójával, valamint napi munkaidő-beosztásával kapcsolatban emelt kifogásaink tisztázására.

A munkaközi szünet mindig is egy olyan téma volt és lesz is, ami mindkét felet érzékenyen érinti - még amellet is, hogy az Mt rendelkezésének „köszönhetően” a munkáltató egy komplett havi munkabért „megspórol” a dolgozókon - mivel az utazói munkakörökben annak kiadása meglehetősen nehézkes, egyes esetekben pedig lehetetlen. Részben ezért, részben pedig a munkavállalók kompenzálása érdekében kötöttünk egy megállapodást arra vonatkozóan, hogy amennyiben a munkáltató a munkaközi szünetet (bármelyik részét) csak olyan időben tudja kiadni, amikor a mozdonyvezetőnek rendelkezésre állási kötelezettsége van, akkor a személyzeti fordulóban plusz 20 perc

technológiai időt kell biztosítani a kérdéses szolgálatban. A 06.01-től érvényes munkaidő-beosztásban ez nem történt meg, így ennek helyesbítését kértük. Véleményünk szerint, ha az mksz önköltségi utazás alatt van kijelölve, ott szintén rendelkezésre állási kötelezettség keletkezik, így ezekben a szolgálatokban is ragaszkodunk a +20 perc többlet munkaidőhöz.

A többlet technológiai idő biztosítása természetesen nem összetévesztendő a munkaközi szünet alatt végzett munka esetén annak elszámoltatásával, mivel ez esetben pedig munkavégzési kötelezettség keletkezik, tehát a tableten a „szolgálat” megfelelő sorában továbbra is indokolandó.

Másik kifogásunk a „távollétes” szolgálatok már-már természetes módon fordába építéséből eredt, holott a munkaszerződéstől eltérő telephelyen jelentkezésről a munkáltatónak szakmai megállapodást kellene kötni az érintett szakszervezetekkel, azonban ez az idők folyamán feledésbe merült a munkáltató részéről. Ennek vetettünk most véget.

Végül aggályunkat fejeztük ki az IC forda egyik szolgálata miatt, amikor is a mozdonyvezetőnek Budapestről az utolsó lehetséges vonattal kell hazatérnie, azonban ott olyan szűkös a bejárásra hagyott idő, hogy könnyen előfordulhat, hogy azt lekési. Felhívtuk a munkáltató figyelmét arra, hogy a tévhitekkel ellentétben nincs olyan, hogy a kolléga „távollétesben” tér haza, az kizárólag rendkívüli munkaidőben történhet, majd a napi pihenő idejét csak ezután kezdi meg. Kérünk mindenkit, hogy ezt ennek megfelelően kezelje a tableten! Ezzel kapcsolatban adtunk ki részletesebb tájékoztatást nektek.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

GYSEV



Fotó: Tilai Norbert

GYSEV? GYSEV! GYSEV.....



Mi kevésbé szerencsésebb (vörös-aztán ki tudja milyen színű) csillagzat alatt élő mezei MÁV-osok kicsit mindig is irigykedve figyeltük a kis testvér működését. Mindig kicsit más, jobbnak tűnő mozdonyait, az átjárást a „szabad” nyugat felé, valószínűleg nem kicsit irigykedtünk is ...Aztán évek alatt észrevettük, hogy ha késéssel is de ők is mindig lekövettek bennünket. Igaz ez a járműbeszerzéseikre is, mindig beszerezték a mi járműveink nekik megfelelő, vagy nem megfelelő példányait, a Dáciát, a Bo-Bo-t a sziliket, majdnem az összes motorvonatunkat, igaz kisebb szériában, de mindig volt zöld színben pompázó levett MÁV-os, vagy éppen új járgányuk. Évről évre követtek minket a szokásos bértárgyalásokon, a mi megállapodásunk után hamarosan majdnem azonos tartalmú, mértékű megegyezés született a „kis testvérnél” is. Többször sor került vonalátadásokra, kis lépésekben a szombathelyi igazgatóság több vonala is elzöldült. Folyamatos volt a mozdonyvezetők főleg el-vándorlása is, a szombathelyi vezérek nagy része az előző átadáskor, megállapodás alapján váltott céget. Fontos kihangsúlyozni, akkor még megállapodások alapján....

A tavalyi hírek arról szóltak, a kormányunk döntésének megfelelően, eléggé furcsa módon, de átalakult a GYSEV tulajdonosi szerkezete, a többségbe került magyar állam valamilyen módon és mértékben más, új szerepet kíván neki adni. Akkor is sejthető volt, hogy politikai, gazdasági

Hát azt el kell ismerni, nem most kezdődött. Az ország nyugati felében évtizedeken keresztül szépen együtt élt-működött egymással, egymás mellett a nagy állami cég a MÁV, és szerencsésebb rokonsággal büszkélkedő GYSEV.

okokból a szolgáltatási területét, üzemmeretét közszolgáltatási szerepét újra gondolják. Aztán szépen sorban jöttek, csepegtek a hírek, információk, a nagy „bejelentések” során kiderült a Dunántúl nagy részén a GYSEV tulajdonába, üzemeltetésébe kerülnek át a vasútvonalak. Sejthető volt. Csak a dolog paradoxa végett: a szombathelyi pályavasúti igazgatóság szombathelyi székhelyére évek óta csak GYSEV-es vonalak futnak be.... Szóval az üzemeltetés július 1. után a régi MÁV-os vonalak nagy részén már az új tulajdonos gondja-öröme-bánata-feladata (a kívánt rész aláhúzendő...). Hogy ezen átszervezés mivel jár? Innentől lesz pénz a pálya, az infra, a bizt.ber., az állomások fejlesztésére? Lesz pénz a szociális beruházásokra, a munkakörülmények javítására? Lesz érzékelhető színvonal emelkedés, javul a közlekedés, lesz az utazási komfort minőségének látható érzékelhető változása? Innentől lesz pénz, paripa stb.?? Hát én vén motoros vagyok, sok mindent hallottam, de még több mindent tapasztaltam. Súgtak, búgtak a fülemben már csodákat, világmegváltó terveket, Kánaánt, csodás jövőt, el sem tudom mondani mi minden szépet....

Aztán maradt a nagy magyar csalódás, a csodák elmaradtak, a szép új világot hirdető megváltók meg nyom nélkül tűntek el. Hol vagytok vezérek?! Mi VEZÉREK maradtunk, maradtunk az egyre lepusztultabb mozdonyainkon, a széthulló pályákon lovagolva várva az újabb és újabb megváltókat, csodás terveiket.....Ez is az lesz?

Hát a mostani módszereket, a hozzáállásukat ismerve most sem lesz jobb, hanem csak folytatva a nemes hagyományt: rosszabb.

Ahogy vezetőink kezelik, leveleznylik ezt, és a többi átszervezést, nincs illúzióm. Lássuk szépen a történeteket, amelyek mostanáig zajlottak. Alapban elmondható, mindig folyamatosan azt próbáltuk elérni, hogy a munkáltató minden lényeges információt osszon meg velünk, amelyek alapján mi is meg tudjuk tervezni további lépéseinket, továbbá tudjuk tájékoztatni a kollégákat. Na információ az nem volt, nincs, szerintem nem is lesz...Minden érdeklődésünkre a válasz: „nincs róla információ.” Ha a helyi vezetőink részére sem volt érdemi információ, vagy ha volt csak nem akarták átadni, az mindkét esetben a cégünk vezetését minősíti.

Felröppent a hír. A tulajdonosi döntés során a GYSEV üzemeltetésre átvesz vonalakat.

Mindenki dőljön hátra, minden szép lesz, nincs itt semmi látnivaló!

Csak a vonalak üzemeltetése kerül át, a közszolgáltatás marad a régi formában. Mindenki dőljön hátra....A közszolgáltatást majd jövőre, majd fokozatosan, majd. Mindenki dőljön hátra, nyugalom, mindenki jól jár, ha nem jár jól majd jól jár... Majd a 10.-11-stb. vonalak, majd egyszer. Mindenki dőljön hátra....Most azért már a 25-ös vonalon átadjuk a közszolgáltatást. Mindenki dőljön hátra....Csak a közszolgáltatás, erre van a GYSEV-nek kapacitása, ember, humán nem kell. Mindenki dőljön hátra....Hát kellene pár mozdonyvezető, meg jegyvizsgáló. Mindenki dőljön hátra.... Kell már június 1.-től legalább 15 mozdonyvezető, meg legalább 10 kaller. Mindenki dőljön hátra....Természetesen csak önkéntes alapon, a Szem. száll. Zrt.-nél mindenkire szükségünk van, úgy kell az ember, mint falat kenyér. Mindenki dőljön hátra....Hát azért olyanokat kellene átadni-átengedni, akik nekünk nem annyira kellenek, nem annyira használhatók. Vannak ilyen kollégák??? Mindenki dőljön hátra....Hát végül is, ha nem megy át önként és dalolva 15 ember, akkor, ha itt maradnak akkor nem igazán lesz munka, és akkor.... Mindenki dőljön hátra....Ha senki nem megy át akkor mégis lesz ám munka, majd legfeljebb „bérmunkában” dolgozunk a GYSEV-nek, ki van ez találva... Mindenki dőljön hátra....Munkavállalói fórumot rendezünk, mindent elmondunk az embereknek, minden információt megadunk, hogy annak birtokában tudjanak FELELŐSSÉGTELJES döntést hozni, mennek, maradnak, mi lesz bérrel, foglalkoztatással, mindennel.... Mindenki dőljön hátra....Nyugi, meglesz a fórum, lesz mindenre idő. Mindenki dőljön hátra....Hát a fórum meglelt, idő aztán nem lesz semmire, most már azért dönteni kellene nem, drága munkavállalók mit szerencsétlenkedtek?! Mindenki dőljön

hátra....

Hát igen a fórum. Megjelent mindkét cég vezérkara. A mostani, legmagasabb szinten. Aztán a légkör? Mindenki dőljön hátra....de azért, ha nem lesz önkéntes, daloló, azért „nekünk vannak más eszközeink” is. Majd felhívjuk az érintetteket, aztán személyesen elbeszélgetünk velük. A telefonban elmondjuk nekik, hogy minden szép, jó lesz, lesz Kánaán. (gondolom én.) Kiket hívogattak fel? Honnan szerezték meg az elérhetőségüket? Átadta nekik a Szem. száll. Zrt? Van egy lista kit „engednék el”? Ki az, aki nem „kell”? A fiatal, az öreg, a magas, az alacsony, az egy vagy a két vizsgás, a szép, a csúnya? Kérdések, kérdések. Válasz az nincs..

Kíváncsi lennék a telefonbeszélgetésekre. Engem nem hívtak, akkor marasztalnak? Pedig ha azt ígérnék, hogy minden szép és jó lesz, lesz Kánaán, lehet mégsem megyek nyugdíjba, pár évet jó lenne végre ilyen cégnél is dolgozni.... Mindenesetre a hívások után elkezdődtek az önkéntes jelentkezések. Sőt azt lehetett hallani túljelentkezés van. Érdekes. Most már menekülne, aki tud? Nem csodálom.... Meggyőzték a kollégákat. Mindenki dőljön hátra....

Az várható, hogy akit most átvesznek, a GYSEV bér, munkáltatási szabályai szerint lesznek foglalkoztatva, a munkáltatói jogutódlás intézménye gyakorlatilag csak a munkaviszony folytonosságára vonatkozik. Ha valakit akármilyen hátrány -anyagi, foglalkoztatási- ér, kompenzáció van? Lesz, mennyi, meddig? Mondom, nagyon kíváncsi lennék ezekre a telefonos beszélgetésekre, esetleges ígéretekre.

Remélem az érintett kollégák megfontoltan, jó döntést hoztak. Kíváncsi mindenkinre, az új helyen találja meg a számítását, ne kerüljön a mostaninál rosszabb körülmények köré.

Mi az itt maradók is, vonjuk le a tanulságokat. Mivel az átalakítás, a közszolgáltatás további átadása a közel-távoli jövőben továbbra is várható, el kellene azon gondolkodni, hogy az egyéni megállapodásnál, meg nem állapodásnál jobb lenne, ha a MOSZ segítségével, részvételével olyan mindenki számára jó egyezséget lehetne kötni, ami hosszú távra biztosítaná a kollégák megfelelő bérezését, foglalkoztatásbiztonságát, jövőjét. Ahhoz az kellene, hogy nem biztos, hogy fel kellene venni mindig azt a fránya telefont....

Mindenki dőljön hátra....

Vida Tamás

Területi Hírek

Miskolc

A tavasszal és a nyár elején is folytatódtak a Vectron típusismereti képzések, bár nem olyan lendülettel, mint ahogy azt a munkáltató eredetileg tervezte. Két - három jármű került a SZESZA kötelékébe, így a képzések is lelassultak.

Próbáltuk megértetni a munkáltatóval azt, hogy a mozdonyvezetők szemében egyfajta szakmai elismertséget is jelent a modern járműre való kiképzés. Nem sikerült... A munkáltató x db. mozdonyvezetőt szeretne kiképezni, hogy a levezenyeljék a személyzetet, minden vonatra legyen egy db. mozdonyvezető. Kicsit sarkosan fogalmaztam, hogy érthető legyen, mire gondoltunk.

Persze a munkáltató is egyetértett a vélekedésünkkel, de tudott hivatkozni sok olyan tényezőre, ami ezt szerinte lehetetlenné tette. Így Vectron típusal rendelkeznek a pár hónapos mozdonyvezetők is, és azok is, akik valamilyen „rendkívüli esemény részesei” voltak a közelmúltban...

Úgy véljük, elég nagy volt a merités lehetősége, talán jobban meg lehetett volna válogatni az elsőket.

Hét új kollégát köszönhetünk a mozdonyvezetők között – valamennyien tagunk is és az első borsodi vezér úrhölgyet! Bettina az első lány a miskolci csapatban, gratulálunk a sikeres vizsgákhoz és kívánjuk érezze magát otthon, ebben a férfiakra kitalált világban.

Hat fiatal kolléga kezdte meg a vasútszakmai oktató tanfolyamot, hogy megtörténjen ezen a téren is az utánpótlás. A TSZVI vezetése beadta a pályázatát azon szociális helyek felújítása érdekében, ahol nagyobb létszámú vonatszemélyzet fordul meg. Nagyon bízunk abban, hogy a pályázat sikeres lesz és a helyiségek felújítása megtörténik. Jó érzés volt látni a beadott anyagot, jó érzés volt, hogy a munkáltató helyi vezetése is fontosnak érzi azt, hogy a vonatszemélyzet minél kulturáltabb körülmények között tudjon várakozni, regenerálódni.

Nem mindenhol van ez így. A Miskolci VTSZVI mozdonyvezetői létszáma jócskán a technológiai létszám alatt van, kb. 20 fő hiányzik. Ennek ellenére mi is küldtünk



két személyt a balatoni kisegítéshez. Nos, a kollégák már az első székesfehérvári munkavégzésük során kirendelésük előtt eseményjelentésben jelezték, hogy az az elhelyezés, amit számukra biztosítottak nem megfelelő. Lapos tetős épület felső emeletén 40 fok melegben, szó szerint nem tudtak pihenni. Míg mások maguknak vásároltak takarítószerket és komfortosítani próbálták a helyiségeket, ők „fellázadtak”. Egyikük aztán csak ott maradt, úgy, hogy egy másik helyen biztosítottak neki elhelyezést a másik kolléga pedig félve a későbbi retorziótól nem írta alá a munkaszerződés módosítását. Mi az eset tanulsága? Egy mozdonyvezető döntsön felelősen. Álljon ki magáért. És végezze szabályosan a munkáját, hogy ne lehessen rajta bármit is számonkérni.

Még tavaly ősszel a szokásos Szlovák-Magyar találkozón fogalmazódott meg az a gondolat, hogy a határállomáson, Hidasnémetiben valamikor a tavasszal egy évfordulós találkozót tartsunk. Pontosan ma már megállapíthatatlan, de kb. 30 éves az FS (Federácia Strojvodcov – a szlovák Mozdonyvezetők Szakszervezete) Kassai Tagcsoportja és a MOSZ Miskolci Tagcsoportja közötti kapcsolat.



Az idén május 15-én találkoztunk is Hidasnémetiben.

Az eseményen jelen voltak a kapcsolatot felvevő elődök és a jelen kapcsolat működtetői.

Rövid megnyitómban a következők hangzottak el:

„Kezdetekben az ismerkedés, a Smizany közös háromnapos kirándulás alapozta meg a kapcsolatot még a 90-es évek elején. Később az M41-es sorozatú mozdonyokkal jártunk ki Kassára, majd egészen fel Eperjesig, azt követően pedig (a ma) 478 sorozatú Búvárokkal a kassai kollégákkal együtt továbbítottunk vonatokat Miskolcra.

1996-ban bevillamosították a Miskolc - Hidasnémeti vonalat, és ezt követően már 350-es Gorillákkal továbbítottuk a vonatokat egészen Budapestig. A kétezertizedes években csendesebb időszak következett, gyér lett az átmenő forgalom, és a napi két vonatpár mozdonycserével közlekedett. Közel tíz éve viszont 362-es mozdonyokkal vontatjuk az IC vonatokat Miskolcig, így Hidasnémetiben egymást váltja a magyar és a szlovák mozdonyvezető. Személyes találkozások alkalmával alakul, formálódik a kapcsolat a két ország mozdonyvezetői között, a szakmai kapcsolatok bővülnek és azt kiegészíti vagy felváltja a baráti kapcsolatok kialakulása. Ma már nem csak kollégák vagyunk, hanem barátok is lettünk.

A vasúti élet, a vasúti technológia során keletkező kapcsolatokat rögtön egy másik fajta kapcsolat is követte. Kereste egymást a két ország érdekképviseleti szerve, vagyis a szakszervezetek. Rendszeressé váltak a találkozók. Kezdetekben a D. Juhász András és Tarnóczy Imre neve fémjelezte ezt a kapcsolatot, majd Talpas József és Tarnóczy Imre, később pedig Marian Tomčko és Tóth Ferenc Attila lett ennek a kapcsolatnak a motorja. Persze rengetegen segítettek ezt a kapcsolatot életben tartani. Jutka, aki férje, Marian mellett tolmácsolt, Péter Kobelak, aki szintén a kezdetektől segítette, mint tisztségviselő és mint nyugdíjas barátunk a nyelvi akadályokat leküzdeni. A jelenlegi kassai és miskolci vezetés is folytatja ezt a hagyományt, gyümölcsöző és baráti kapcsolat van a két ország szakszervezeti vezetése között.

Mára a kapcsolatok rendszeressé váltak, tavaly ősszel rendeztük meg a 17. találkozónkat – legalább is abban a formában, ahogy ezt tettük. Kétnapos eszmecsere, egy-egy turisztikai programmal. Ilyenkor lehetőség van megbeszélni az aktuális ügyeinket, azokat, melyek az adott ország mozdonyvezetőit illetően fókuszba kerülnek.

Kívánom, folytatódjon ez a baráti kapcsolat a jövőben is!”

Az eseményt jelenlétével megtisztelte Dušan Kaša FS elnök és Peter Dubovský az FS alelnöke – sajnos a MOSZ elnöke nem tudott a rendezvényen jelen lenni. Két bográcsban főtt a kaja, mi magyaros halászlével vártuk a kassaiakat ők pedig vadhúsból készítettek finom gulyást. A kissé komisz idő ellenére kellemesen telt a nap. Köszönet illeti érte Hidasnémeti polgármesterét is, aki helyet biztosított a sportpályán a rendezvény számára.

Május elején a Miskolci Tagcsoport az ismerős helyszínén, a Nyékládháza melletti Koi-tavon megrendezte a hagyományos horgászversenyét.

A versenyen majdnem húsz horgász küzdött az első helyért. Voltak, akik fogtak sokat voltak, akiknek egy mozdítás nem volt a boton. A pecázás jó hangulatban telt, izgalmas volt. A versenyt Faggyas Szilárd és Hidas István nyerte közel 30 kg fogással.

Egy másik horgászversenyen is jelen voltak a miskolciak, méghozzá a Dunavarsányban megrendezésre kerülő Ignéczy József Horgászversenyen. Ott viszont már nem görbült annyira a botja a két csapatnak, hogy dobogós helyezést érjenek el.

Miskolcra 2 csapat indult a versenyen, az egyik csapatban Abkorovics Balázs, Faggyas Szilárd, Gonda Bence míg a másik csapatban Hidas István, Sinkó Tamás, Zakhar Ákos fogta a horgászbót végét. Ennek ellenére nagyon jól érezték magukat, mint mindig, most is szuper szervezés remek hangulat fogadta őket.

Tóth Ferenc Attila



Területi Hírek

Debrecen - Kelet

MOSZ Nyíregyháza horgászverseny

A Mozdonyvezetők Szakszervezete Nyíregyháza Tagcsoport idén is megrendezte tavaszi horgászversenyét. Az esemény legalább 10 éves múltra tekint vissza. Népszerűsége töretlen. Ez annak is köszönhető, hogy ez nem csupán horgászverseny, hanem családi, baráti összejövetel is. Az idei verseny Verba-tanya Horgásztó és Rendezvényközpont helyszínén került megrendelésére. Ideje 2025.05.24.-én szombaton volt. Reggel 6:00-kor kezdtünk, kisorsolva a horgászhelyeket. Itt persze volt egy kis méltatlankodás, azok részéről, akik nem a nekik kedves sorszámú helyet húzták. Az időjárás most nem volt felhőtlen, sőt. Esős, szeles idő fogadta a versenyzőket és kísérőket, segítőköt. Három kategóriában versenyeztek a résztvevők és külön díjazásban is részesültek.

Mosz tagok, férfi vendégek, női vendégek kategóriában indult a verseny 6:30-kor. A fogott halmennyiség összsúlyát vettük figyelembe az eredményhirdetésekor.

Az eső és szél ellenére vidám hangulatban folyt a horgászat. Megdőlt viszont az az elmélet, miszerint szemerkélő esőben jobban kapnak a halak. A halak ezt nem tudták!

A verseny közben a jelenlévőknek zsíroskenyeret és lilahagymát szolgáltunk fel. azt mondanom sem kell, hogy a hűvös időben jól fogytak a melegítőnek szánt italok is. Összlétszámunk elérte a 65 főt, kicsik és nagyok. 13:30-kor az addig fogott halak mennyiségével számolva eredményt hirdettünk.

1. hely Verdes János Zoltán
2. hely Páll Tamás
3. hely Oláh András tagtársaink lettek

Férfi családtagi versenyt: Ifj. Koleszár József nyerte, a női győztes: Skarbitné Kiss Erika lett.

Gratulálunk a győzteseknek.

Azoknak a gyerekeknek, akik eljöttek és végig bírták a verseny édességsomaggal kedveskedtünk. Ez után

következett a közös ebéd. Mindenki elismeréssel nyilatkozott az alkalomra készített töltött káosztával kapcsolatban. Aki akart maradhatott és horgászhatott tovább.

Gergely Zsolt



Területi Hírek

Záhony

Mint ahogyan legutóbb, most is azzal kezdeném, hogy a Záhonyi MOSZ tagcsoport focistái megnyerték a MOSZ kupa tavaszi elődöntőjét Békéscsabán, így csoportelsőként várják a döntőt. Reméljük idén nem ismétlődnek meg a tavalyi szakmaiatlan döntések és a tényleges teljesítménynek és eredményeknek megfelelő helyezések fognak születni a döntőn!

A MOSZ Záhony tagcsoportja is tartott egy horgásznapot (verseny nem volt) a Verba-tanya Horgásztó és Rendezvényközpont helyszínén. Ez egy felkészülési nap volt a június 4-i országos, Ignézi József Horgászversenyre, ahol a tagcsoportot három csapat fogja képviselni.

A hagyományos Varga Gyula emlék horgászverseny előreláthatólag augusztus 26-án kerül megrendezésre Záhony szomszédságában, Zsurkon elhelyezkedő CSOKI tavon. Megrendeztük a Záhonyi tagcsoport nyugdíjas búcsúztatójával egybekötött MOSZ bálját Fényeslitkén, ahol az egykori kollegától köszöntünk el, a hagyományaink szerint arany pecsétgyűrűvel, amibe a MOSZ pajzsa van gravírozva.

Március 21-én tartotta a Debrecen VTSZVI a HÉT ülést Debrecenben. Az igazgatói beszámoló részletesen tartalmazta a létszámhelyzetet munkakörönkénti bontásban, a szabadság kiadási arányt és a munkavállalók korfáját. A Mozdonyvezetők tekintetében legnagyobb arányt az 54-58 év közöttiek teszik ki, amely közel 30%. Második helyen a 39-43 év közöttiek vannak (kb. 15%) és harmadik helyen állnak a 49-53 évesek, akik 13 %-t tesznek ki. Ebből látszik, hogy a területünkön elöregedőben van a szakma és fontos lenne időben kiképezni a megfelelő tudással rendelkező utánpótlást.

Tájékoztattott az igazgató úr a képzéssel kapcsolatos problémákról, a jelentkezők alkalmasságáról (vagy alkalmatlanságáról) és a tanfolyamok „sikerességéről”. Megbeszéltük az időközben a munkavállalói oldalon felmerült problémákat, felmerült kérdéseket. Tájékoztottunk az újonnan bevezetni kívánt, határon túli személyszállító

vonatok személyi és technikai kérdéseiről. Ez utóbbi témához tartozik, hogy a közeljövőben nem csak Munkácsra, hanem a tervek szerint Ungvárra és Beregszászba is továbbítanánk személyszállító vonatokat (magyar géppel magyar mozdollyal és mozdonyvezetővel, normál nyomtávon). Az ukrán tervek szerint naponta két vonatpár lenne Ungvár Budapest és egy Ungvár Bécs útvonalon. Következő HÉT ülés júniusban.

Április 24-én tartotta a Debrecen VJBI a HÉT ülést Záhonyban. Itt is igazgatói beszámolóval kezdődött, ami részletesen érintette az integrációs folyamatokat is. A beszámoló tartalmazta a pontos létszámhelyzetet és a karbantartási eseményeket mind a három telephely tekintetében. Itt megállapítható, hogy továbbra is gond van az alkatrész-, és anyagellátásával Szó volt a szabadságolási terv megvalósulásáról, illetve annak jelenlegi állapotáról, illetve a profiltisztítás 2. üteméről, ami a tervek szerint ősszel várható. Itt is rákérdeztünk az új ukrán vonatok járműellátására, ha beindul a beregszászi vonat, lesz-e Záhonyba elegendő 418-as sorozatú jármű? A Debrecen VJBI-hez állomásozott, üzemképes 418 sor. mozdonyok darabszáma a jelenlegi járműkiadásoknál is időnként kevésnek bizonyul, ezért mindenképpen hálózati egyeztetésre lesz szükség a plusz igény esetében.

Az üzemi tanácshoz a munkabérelőleg, illetve a szociális-, és temetési segély kérelmeket minden hónap 20-ig lehet beadni, hogy még abban a hónapban döntés szülessen e kérelemről.

Gyüre Ferenc
Debrecen - Kelet

Tagsoportí kirándulás

Hosszas szervezésbe kezdtünk év végén, hogy egy kicsit felejtetni tudjuk a tagjainkkal a rohanó világunk problémáit, gondjait. Tavalyi kirándulásunk is remekül sikerült, ezért magásra tettük azt a bizonyos lécezt magunknak. Prágai kiruccanásunkat a mai napig felevenítik a részt vett emberek.

Idei évben is nagyot mertünk álmodni, ezért egy szintén többnapos és hosszabb pihenést szerveztünk a tagsoportnak. Horvátország, Krk sziget, Malinska volt az úticélunk. Meghirdettük a kirándulást, amire szerencsére hamar be is teltek az szabad helyek. Buszunk reggel gördült ki Sopronból, majd egy kis megállóval felvettük a szombathelyi kollégákat is. Ezután folytattuk utunkat a határ, majd onnan Malinska felé. Útközben több helyen is megálltunk pihenni és gyönyörködni a hegyvidéki tájban. Kora délutáni órákban oda is értünk a szállásra, ami teljesen megfelelő volt számunkra. Ideális környezetben, a tengertől pár méterre, igazán pazar volt a környezet. Érkezés után szabadon bejártuk a környéket, felfedeztük a partot, kellemes tavaszi idő volt, páran meg is mártóztak a tengerben. Este közös vacsorával zártuk a napot.

Második nap közösen ellátogattunk Vrbnikbe. Ez a város arról is híres, hogy büszkélkedhet a világ legszűkebb utcája címmel. Megnéztük, és hihetetlen keskenynek bizonyult. Másik nevezetessége, a bor, hiszen borvidéken vagyunk. Fel is kerestünk egy pincészetet, ahol a csodálatos látvány mellett, a finom borokkal csillapítottuk az egész napos kirándulás miatti szomjúságunkat. Délután átmentünk Krk városába, ahol beszereztük a megfelelő ajándékokat, egyebeket. Este Malinska városában egy közös vacsorával zártuk a napot. A főtéren utcabál volt, természetesen jó vasutas módjára, nekünk nem kellett kétszer mondani, csatlakoztunk mi is. Gyorsan remek hangulatot teremtettünk, találkoztunk még magyarokkal, de a szívükbe zártak minket a helyi emberek is. Késő estig szórakoztunk, beszélgettünk, jól éreztük magunkat.

Sajnos nagyon hamar elérkezett a harmadik nap, így indulnunk kellett haza. Útközben megálltunk még Fiumeban, ahol megnéztük Terszat várát. Kellemes időben bejártuk a várat, ebédeltünk, majd indultunk haza.

Remek hangulatban telt el ez a hosszú hétvége. Voltak fiatalok és idősebbek. Oda és visszaúton is hatalmas beszélgetések, nevetések, felelevenedtek a régi történetek. Reméljük mindenki jól érezte magát és élményekkel gazdagodott. Már tervezzük a jövő évi kis kiruccanást, de addig még van idő, és várunk a titeket az ideai programokra.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

GYSEV



KÜT beszámoló

2025/2

„2025. január elsejével A MÁV-START Zrt. nevet változtatott, a VOLÁN Zrt. és a MÁV-HÉV Zrt. pedig beolvadt az immáron MÁV Személyszállítási Zrt.-vé avanszált „startba”. A vállalat létszáma 30000 főre duzzadt a beolvadókkal, így az ország legnagyobb foglalkoztatójává nőtte ki magát. Január 16-án megkötötte a KÜT és a munkáltató a jóléti célú pénzeszközök felhasználására vonatkozó megállapodását (az első negyedévre), így folytatólagosan áll rendelkezésére az üzemi tanácsoknak a lehetőség ezek felhasználására.”

Így fejeztem be az előző tájékoztatómat és innen folytatom a jelenlegit. 2025. év első három hónapjában párhuzamosan tovább működtek a START és a VOLÁN központi testületei, így a KÜT-ök és a KMvB-k is. A munkáltató január 22-én kinyilatkozta, hogy ezt az állapotot csak március 31-ig tartja elfogadhatónak és addig tartja legitimnek a központi testületeket. Ezt az álláspontot megértve, de azzal egyet nem értve kiírtuk az új delegáló értekezlet időpontját március 31-re, amely immár az ex START, az ex VOLÁN és a HÉV üzemi tanácsainak részvételével (20 üzemi tanács) került sor.

Mindeközben, mivel az integráció az irányítási szinteket érintette leginkább (ez is volt a célja a tulajdonosi döntésnek), itt új üzemi tanács választásokat kellett tartani az integráció okozta létszámváltozás miatt. A március 24-27 között lezajlott választás nem volt érvényes (a választásra jogosultak több, mint fele nem voksolt, így az érvényességhez szükséges 50% nem realizálódott a szavazatokban). A Munkatörvénykönyve előírásainak megfelelően, 30 napon túl, de 90 napon belül kell új választásokat tartani, ahol már csak a választásra jogosultak egyharmadának kell az urnákhoz járulnia, hogy érvényes legyen a választás. Mire e sorok nyomtatásba kerülnek, már tudni fogjuk, hogy lesz-e új üzemi tanácsa az irányítási szinteknek, azaz érvényes lett-e a június elejére kiírt választás, vagy további egy évig más testület látja el ennél, a nem csekély létszámmal rendelkező (több, mint 3000 fő) munkavállalói csoportnál az együtt döntési feladatokat.

Visszatérve a március utolsó napján megtartott delegáló értekezlethez, a vállalnál munkáltatás szempontjából önálló telephelynek számító egységeiből érvényes mandátummal rendelkező üzemi tanácsok mindegyike jelen volt. Ez azt jelenti, hogy a vállalatunk SZMSZ-e szerinti 21 üzemi tanácsból 20 képviseltette magát, az irányítás szintről a fentebb már ismertetett érvénytelen választás miatt nem lehettek jelen. A Munkatörvénykönyve 15 főben maximalizálja a testület létszámát, függetlenül attól, hogy 3000, vagy 30000 a munkavállalók létszáma, ezáltal biztosra vehettük, hogy az előzőleg önálló két testület (START, VOLÁN) mind a 30 fője nem vehet részt az új testület munkájában, így kerestük a megoldást arra, hogy minden integrációban érintett munkavállalói csoport képviselése megoldott legyen. A konszenzuskészségnek köszönhetően hamar lezajlott a delegáló értekezlet és megoldottuk azt, hogy mind a START, mind a VOLÁN és mind a HÉV képviselve legyen az új Központi Üzemi Tanácsban. Ennek megfelelően 8 fő „startos”, 6 fő „volános” és 1 fő „héves” tag került be a testületbe. Az elnök személye a startos delegáltak közül került ki, aki én vagyok, az elnökhelyettes pedig a VOLÁN volt KÜT elnöke, Brauner Béla lett. [Itt szeretném megjegyezni, hogy a KMvB szintén akkor és azonos módon tartotta a delegáló értekezletét és minden szám megegyezik a KÜT arányaival. Elnök Nemes Zsolt (start), helyettes László Gábor (start) és Végvári Diána (volán).] Az újonnan felállt KÜT első rendes ülését április 17-én tartotta, ahol legfontosabb feladat volt a rendkívüli élethelyzethez kapcsolódó juttatások (KSz 71.§) felosztásának tekintetében történő megállapodás megkötése. Ez

munkavállalónkét 3.300 Ft, amelyből az üzemi tanácsok és a munkáltató közös döntései alapján fizetik ki a szociális-, és temetési segélyeket, valamint ennek a keretnek 10%-a (7.247.000 Ft) elkülönítésre és a KÜT kezelésébe kerül. Ebből az elkülönített részből azokat a rendkívüli élethelyzetbe került munkavállalkat támogatja a munkáltató, akik különösen nehéz helyzetbe kerültek (elemi kár, rosszindulatú, gyógyíthatatlan betegség stb.). Mint fentebb említettem, az irányítási szinteken érvénytelen lett a választás, így azokban a munkahelyeken nincs képviselő testület (üzemi tanács) aki együtt tudna működni a szociális és jóléti pénzeszközök elosztásában. Azonban ez nem jelenti azt, hogy ezeken a területeken dolgozók hátrányt szenvednek és nem tudnak élni a törvény (KSz) adta jogukkal, az ő esetükben átmenetileg a KÜT dönt együtt a munkáltatóval, tehát ez a jogosultság felfelé szállt és az érvényes választásokig a Központ Üzemi Tanács látja el ezeket a kötelezettségeket. Ami valljuk be nem egyszerű feladat, hiszen az integráció okán teljesen új ez a terület, a munkavállalók kétharmada beolvadással került az új vállalatba. Új számukra a startnál megszokott vállalati struktúra, végrehajtási utasítás szerkezet és döntési (elbírálási) mechanizmus. Nagyon gyakran találkozunk hiányosan kitöltött kérelmekkel, nincs csatolva minden előírt melléklet és sajnos meg kell szokniuk, hogy bármiféle kifizetésre csak a munkáltatóval való együtt döntés keretében és az követően kerülhet sor.

Májusban, a hagyományaink szerint együtt tartotta az ülését a KÜT és a KMvB, ahol szintén két fontos területet jártak körül a testületek. Először a ruházati ellátás, a PKR rendszer és az új ruházattal kapcsolatos kérdéseket járták körül a résztvevők.

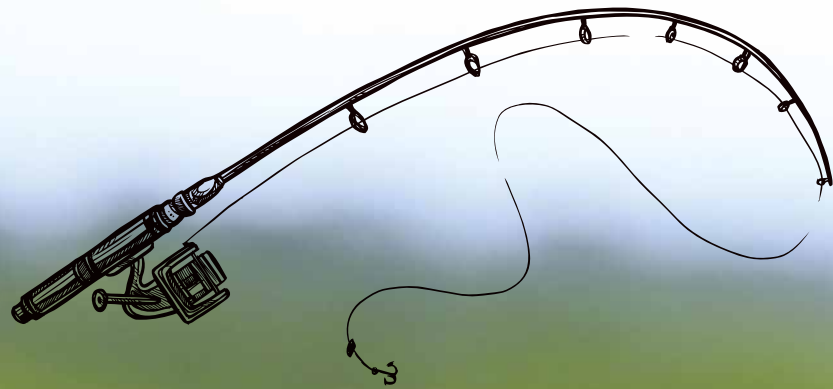
- munkaruházat, formaruházat ellátás jelenlegi helyzete
- PKR – Pontkeretes munkaruha nyilvántartó rendszer alkalmazása az integráció után
- tájékoztató az új formaruha bevezetésével kapcsolatos feladatokról, a próbahordás tapasztalatairól
- Másodszor a Biztonsági főigazgatóság tájékoztatóját hallgathattuk meg és külön kitértünk az alábbiakra:
- az utazóközönséggel kontaktusban lévő munkavállalóinak (jegyzővizsgálók, autóbuszvezetők) biztonsági helyzete (utasok általi inzultusok kezelése, illetve az erre való felkészülés).
- testkamera bevezetésének lehetősége az autóbuszos üzemben
- jelzőmeghaladások vélhető okai
- balesetvizsgálatok módszertana
- együttműködés a VBO-val
- Munkavédelmi Szabályzat állapotára

Gyüre Ferenc

KÜT elnök



Amikor a horgászat fontosabb, mint a hal



Ötvennyolc csapat részvételével a hagyományoknak megfelelően 2025-ben is megrendezésre került az Ignéczi Józsefről elnevezett MOSZ Országos Horgászverseny. A helyszín a tavaly siker aratott Moby Dick horgásztó volt, ahol 3 tapon horgásztak a versenyzők.

Az esemény a csapatok regisztrációjával kezdődött, majd délben az ebéddel folytatódott. A verseny megnyitóján a rendező tagscsoporton kívül Holchauer Béla a budapesti TSZVI igazgatóhelyettese és Barsi Balázs elnök köszöntötte a résztvevőket. A megnyitó után a korábban sorsolt sorrendben a csapatok kihúzták az elfoglalandó horgászhelyeket, aminek elfoglalásához haladéktalanul neki is láttak. A verseny 16 órától másnap 9:30-ig tartott, ez idő alatt kinek kevesebb, kinek több fogása volt. A verseny teljes ideje alatt horgászaink összesen 2406 kg halat fogtak ki, a legnagyobb mért hal pedig 9 kg súlyt nyomott. A 3 tapon a helyezettek külön-külön lettek díjazva, a többi csapat pedig emléklapot kapott.

A HELYEZÉSEK A KÖVETKEZŐ KÉPEN ALAKULTAK:

Fekete tapon

- I. helyezett Püspökladány I. csapata (95,08kg),
- II. helyezett Bátaszék 1 csapata (82,95 kg),
- III. helyezett Bátaszék 2 csapata (69,34 kg) lett.

Piros tapon

- I. helyezett Celldömölk II. csapata (47,52),
- II. helyezett Szombathely Totyaütők csapata (44,35 kg),
- III. helyezett Szeged 4 hölgy csapata (19,61 kg) lett.

A verseny tapon

- I. helyett (és az abszolút I. helyezett) 214,94 kg-mal Záhony I csapata,
- II. helyezett Békéscsaba 2 csapata (167,17),
- III. helyezett Sopron 2 csapata (166,06 kg) lett.

Gratulálunk minden résztvevő csapatnak az elért eredményéhez!

Mosz Északi

Hely.	Név	Össz.
1,	Záhony I.	214,94
2,	Békéscsaba 2	167,17
3,	Sopron 2	166,06
4,	Kiskunhalas 2.	158,905
5,	Szentés 1	157,36
6,	Szentés 2	145,69
7,	Miskolc Hal áll a májra	108,38
8,	Püspökladány 3	106,095
9,	Szentés Ferencsek	105,795
10,	Püspökladány 1	95,08
11,	Bátaszék 1	82,955
12,	Bátaszék 2	69,34
13,	Szentés Mukki Team	67,86
14,	Sopron 1	52,345
15,	Pápa Beeracudák	48,88
16,	Celldömölk II.	47,525
17,	Szombathely Totyaütők	44,35
18,	Északi 2.	41,69
19,	Celldömölk I.	39,04
20,	Nagykanizsa	37
21,	Záhony II.	34,245
22,	Püspökladány 4	33,505
23,	Békéscsaba 1	26,965
24,	Kiskunhalas 3.	26,42
25,	Veszprém 1	24,8
26,	Kiskunhalas 1.	23,71
27,	Szeged 4	19,61
28,	Dombóvár 1.	19,45
29,	Püspökladány 5	18,345
30,	Kaposvár 2.	17,98
31,	Debrecen 1	17,815
32,	Bp. Keleti Horgászok	16,37
33,	Kiskunhalas 4.	15,005
34,	Celldömölk Nyugdíjas	13,615
35,	Debrecen 2.	12,9
36,	Szeged 2	11,685
37,	Kaposvár 1.	10,8
38,	MMV II.	9,66
39,	Püspökladány 2	9,5
40,	Szeged 1	8,87
41,	Északi 1.	8,335
42,	Pécs 1.	8,255
43,	Miskolc 2	8,075
44,	Záhony III.	7,875
45,	Bp. Déli	5,88
46,	Sopron 3	5,7
47,	Nyíregyháza 2	5,55
48,	Train 1	5,06
49,	MMV III.	4,255
50,	Szeged 3	3,9
51,	Veszprém 2	3,83
52,	Székesfehérvár	3,645
53,	Nyíregyháza Hal-MOSZ-Boy	3,46
54,	Train 2	2,175
55,	Szeged 5	1,79
56,	MMV 1.	0,87
57,	Pécs 2.	0,3
58,	Dombóvár 2.	0



Nem borult a papírforma, esélyes csapatok jutottak a MOSZ Kupa döntőjébe



Májusban az elmúlt évhez képest is több csapattal indult a versengés a MOSZ Kupa kispályás labdarúgás bajnoki címéért. A Sportbizottság területi elven határozta meg és sorsolta össze a 19 csapatot a középdöntős fordulóra, ahol két csoportban folyt a versengés a MOSZ Kupa döntőbe jutásért.

Május 21-én a mezőhegyesi tagcsoport rendezte a „Keleti” középdöntőt, melynek Békéscsabán a Tréning Center sportlétesítmény adott otthont két műfüves pályával, öltöző használattal, büfé lehetőséggel. A helyszín kifejezetten kispályás labdarúgásnak kialakított létesítmény és a résztvevők nem is csalódtak ebben. Remek mérkőzéseket vívtak a továbbjutás reményében, és az új csapatok jelentkezésének köszönhetően több mérkőzésen dőlt el a továbbjutás.

Május 28-án a Bp. Keleti tagcsoport rendezte a „Nyugati” középdöntőt, melyet a már-már megszokott helyszínen, a balatonkeresztúri sportlétesítményben bonyolítottak le, a csapatokat remekül előkészített pálya várta. A helyszínen barátságos árakkal büfé gondoskodott az ide utazó játékosok, kísérők frissítéséről, amire a kora nyári időjárás okán szükség is volt. Dél előtt egy műfüvespályán zajlottak a

küzdelmek, délután a több csapatnak hála igénybe vehettük párhuzamosan az előfüves pályát is.

Mindkét helyszínen labdarúgásra remek időjárás volt, komolyabb sérülés nem történt a nagyszámú mérkőzésen. A csapatok játékosai és a kísérők hobbijuknak való hódoláson felül, megbeszélhették a hasonló vagy eltérő munkakörülmények adta témákat. A sportesemény célja megint megvalósult, a sportszerű küzdelmeken túl, a régi ismerősök, fiatal kollégák találkoztak egymással, felidéztek régi történeteket, elmélyítették tagcsoportokon, országrészekben, vállalatokon túlnyúló kollegialitásukat, barátságukat.

A csoporttalálkozón után kialakult a MOSZ Kupa döntőjének mezőnye, ahol Záhony, Mezőhegyes – CsabaCargo, Északi Fűtőház, Szolnok, Sopron, Dombóvár-Kaposvár, Bp. Keleti és az RCH verseng majd a büszke címekért.



BÉKÉSCSABA MÁJUS 21.

A csoport:

1. Záhony 10 pont
2. Mezőhegyes-CsabaCargo 9 pont
3. Kiskunhalas 7 pont
4. Debrecen 3 pont
5. Nyíregyháza 0 pont

B csoport:

1. Északi Fűtőház 12 pont
2. Szolnok 9 pont
3. Miskolc 4 pont (5-8)
4. Hatvan&Jászapáti 4 pont (6-13)
5. Szentes 0 pont

Balatonkeresztúr május 28.

C csoport:

1. Sopron 9 pont
2. Dombóvár-Kaposvár 6 pont
3. Pápa 3 pont
4. Szombathely 0 pont

D csoport:

1. Bp. Keleti 10 pont
2. Cargo 9 pont
3. Bp.Déli-Ferencváros 7 pont
4. Nagykanizsa-Székesfehérvár 3 pont
5. Dorog-Esztergom 0 pont

Sportbizottság





Előttünk az utódok

Ebbe a képzési rendszerbe illeszkednek bele a májusi Székesfehérváron, valamint Gödöllőn megrendezett utánpótlás képzések. A képzés után kérdéseket tettünk fel a résztvevők egy részének, amelyre a válaszokat most közzétesszük. Mindenki ugyanazokat a kérdéseket kapta,

- Miért jelentkeztl, ill. vállaltad el a MOSZ képzésen való részvételt?
- Milyen előzetes elvárásaid voltak a képzéssel kapcsolatban?
- Mi az, ami ezek közül teljesült és mi az, amire nem kaptál választ?
- Milyen plusz információkhoz jutottál, amit fontosnak tartasz?
- Ha visszamész a szolgálati helyedre, hogy érzed, tudod-e hasznosítani az itt elhangzottakat?
- Ezek után vállalnál-e funkciót a MOSZ-ban?
- Mi tetszett a legjobban ezen a rendezvényen?
- Elégedett voltál-e a rendezéssel?

És most nézzük meg, ki, hogyan értékelt.

Babják Ádám Záhony

A MOSZ működésébe való betekintés volt a célom, amikor elfogadtam a megkeresést a képzésre. A két nap folyamán több kérdésre is választ kaptam, a pénzügyi, jogi és a szakszervezet általi segítségnyújtó támogatásokról, amit a későbbiekben a kollégák kérdéseire válaszként is tudok majd felhasználni. A jövőben is -ha lesz rá lehetőség- szeretnék részt venni a képzéseken, hogy további újabb dolgokról is tudomást szerezhessenek. A jövő évi választásokon pedig a Záhony tisztségviselői tagság elnyeréséért szeretnék indulni! A szervezéssel meg voltam elégedve, a helyszín és a szállás is tökéletes volt.

Gaál László Miskolc

Számomra megtisztelő volt, hogy megkeresett a helyi MOSZ tagcsoportvezető és elküldött erre a képzésre. Nem igazán tudtam, hogy zajlik egy ilyen, mire készüljek. Persze a régebbi tapasztalataikat elmondták. Kíváncsi voltam, mit takar pontosan a szakszervezeti munka és szerettem volna jobban átlátni, hogyan tudnék segíteni a kollégáknak, ha úgy adódik. A legtöbb kérdésemre választ kaptam,

A Mozdonyvezetők Szakszervezete különös figyelmet fordít a MOSZ aktív és leendő tisztségviselők tájékoztatására, képzésére, hogy helyben megfelelő partnerei legyenek a munkáltatóknak a tárgyalások során és érdekvédelmi tevékenységüket megfelelő szinten, felkészülten tudják végezni. Ebben a képzési folyamatba tartozik az utánpótlás kinevelése is, amelynek nagy szerepe lesz a jövő mozdonyvezetőinek szakmai érdekképviseletében. A megfelelő utánpótlás kinevelése, elhivatott tisztségviselők felkutatása kiemelten fontos számunkra, hiszen nem csak a vívmányok kiharcolása, hanem azok megtartása és bővítése is célja a mozdonyvezető társadalomnak.

legyen szó jogi kérdésekről, kommunikációról vagy egyszerűen arról, hogyan képviseljük jól az érdekeinket. Amit nagyon hasznosnak tartok, hogy olyan plusz információkhoz jutottam, amik eddig teljesen kimaradtak, pl.: a kollektív szerződés részletei, vagy a szakszervezeti jogkörök. Úgy érzem, ha visszamegyek a szolgálati helyemre, bátrabban tudok majd megszólalni bizonyos helyzetekben, mert van már egyfajta alapom hozzá. Ezek után nem zárnám ki, hogy valamilyen funkciót is vállaljak a MOSZ-ban. A legjobban az tetszett, hogy őszinte beszélgetések alakultak ki és jó volt látni, hogy nem csak bennem voltak kérdések. A rendezéssel is elégedett voltam, minden gördülékenyen ment és érezni lehetett, hogy fontosak vagyunk ott.

Kovács Dóra Vésztő

Azért jelentkeztem, mert szeretem kivenni a részem a közösség feladataiból. Hiszem, ha mindenki a legjobb tudásával segíti az egységet nincs lehetetlen. Érdekel a háttérmunka, hogyan működik a szervezet, és hogy milyen lehetőségeket tartogat számomra a jövőben.

Az egyik legfrissebben végzett mozdonyvezetőként, nem nagyon tudtam mire számíthatok, így elvárásaim sem voltak. Kíváncsian, és minden információra nyitottan indultam el Gödöllőre. Teljes mértékben elégedett voltam a rendezvénnyel. Az előadások érdekesek voltak, a felmerülő kérdésekre már a helyszínen megkaptuk a válaszokat. A társaság barátságos, a helyszín minden igényt kielégítő, és az ételek is kiadósak, finomak voltak.

Szinte minden elhangzott információ új volt számomra. Véleményem szerint már maga a működési struktúra, hogy miként gazdálkodik a MOSZ a bevételekből, mi az, amiben az egyéni érdekeket tudja védeni, miben tudok munkavállalóként szakmai, vagy akár szociális segítséget kérni fontos információ. A KSZ-ben elért, és kiharcolt eredményeket nem kihagyva! Ezek ismeretében nem is kérdés, hogy tagja, akár segítője legyek a szakszervezetnek. Úgy érzem tudom hasznosítani a hallottakat szolgálati helyemen, de ha úgy adódik a honlapon minden információ, dokumentumok, elérhetőségek hozzáférhető helyen vannak, ill. telephelyünk tisztségviselői is rendelkezésre állnak. Mindenképp szeretnék funkciót vállalni a MOSZ-ban. Ha lehetőségem nyílik rá, szívesen kipróbálnám magam egy poszton. Nagyon inspiráló volt a rendezvényen minden felszólalt tisztségviselő, előadó.

Legjobban tetszett vezetőink közvetlensége, szakmai

magabiztossága. A társaság nyitottsága, barátságossága és a hangulat. Maximálisan elégedett voltam a rendezvénnyel. Az előadók informatívak, segítőkészek voltak. A szállás nagyon igényes, jól felszerelt volt. Az étkezésnél külön gondot fordítottak az étel érzékenységre, és a kiszolgáló személyzet is nagyon kedves volt.

Molnár Lajos Szolnok

Mindig is érdekelt a szakszervezet működése, a tisztségviselők feladatai, illetve, hogy én hogyan tudnám magam hasznosítani a MOSZ-ban.

Elvárásaim nem voltak, ám annál inkább kíváncsi. Bármilyen kérdésünk volt, kielégítő választ kaptunk. Eddig is tudtam a szakszervezetek fontosságáról, de az előadások alatt erősödött fel a tudat, hogy mennyire is szükség van rájuk. Illetve jó pár tévhit is eloszlatásra került. Ha már csak a felét sikerül átadnom, siker. A tapasztalataim alapján sokan csak felszínesen ismerik a szakszervezetet. Igen, vállalnék funkciót. Ezért is jelentkeztem a képzésre, hogy kellő tudást szerezzek ahhoz, hogy hozzájáruljak a MOSZ működéséhez.

Nekem különösen az tetszett, hogy sokan voltunk, akik szeretnének tenni valamit egy közös célért. Teljes mértékben elégedett voltam a rendezvénnyel. Érdekes előadások voltak számomra. A helyszín is remek volt.

Nagy Róbert MMV Zrt

Azért vállaltam a képzésen való részvételt, mert látom, hogy a MOSZ mennyi munkát fektet abba, hogy a munkavállalóknak a helyzetén javítson. Akár a béremelésről van szó, vagy az eszközök minőségéről, a szakszervezet folyamatosan azon dolgozik nálunk, hogy a jelenlegi helyzeten javítson.

Szerettem volna látni, hogy a szakszervezet hogyan működik, országos és tagcsoport szinten is, illetve, hogy milyen feladatot tudnék vállalni ebben a szerepkörben. Szerettem volna jobban megérteni, rám miért lenne szükség. Szerintem minden elvárásom teljesült, a szakszervezet működéséről teljes képet kaphattunk. Illetve azt is bemutatták, hogy hol lehet erősíteni a szakszervezet működését, feladat lenne bőven.

Mindenképp kiemelném Dr. Záhonyi Zsolt jogi előadását, ebben sok új információt hallottam és ha nekem nem is szükséges jelenleg, de kollégák ismereteit tudom bővíteni

a tanultakkal. Sokan nem frissítik fel a régebben megtanultakat, így könnyen tévútra tévedhetnek. Az itt elhangzottakból számomra kiderült, hogy az egyik legfontosabb a csapat és közösség építése. Ezt mindenképp szeretném javítani, építeni és az itt ötleteket is kaptam rá. Igen vállalnék funkciót, de ez demokratikus kérdés, nem csak rajtam múlik.

Az előadások magas színvonala és tartalma tetszett a legjobban, illetve jó lehetőség volt kapcsolatok építésére. Természetesen elégedett voltam a rendezvénnyel, szívesen vennék részt hasonlóan még.

Radics Péter Debrecen

Azért jelentkeztem a szakszervezeti rendezvényre, mert a munkaviszonyom létesülése óta szerettem volna jobban megismerni a MOSZ működését, a tagokat érintő jogokat és lehetőségeket, továbbá kollégákat megismerni az ország több pontjáról. Erre most nyílt először lehetőségem. Elvárásaim között szerepelt, hogy a járműpark megújítása kapcsán hallok szakszervezeti stratégiáról, nyomásgyakorlásról és tisztább képet kapok arról, hogyan tudja a szakszervezet képviselni az érdekeinket a jövőben. Ezekről egy következő alkalmon remélem többet is megtudhatunk.

A rendezvény során rengeteg hasznos információhoz jutottam, különösen a kollektív szerződés tartalmával, a munkahelyi érdekképviselő formáival és a szakszervezet pénzügyi helyzetével kapcsolatban, nem beszélve a történelmi áttekintésről.

Úgy érzem, hogy az elhangzottakat a mindennapi munkám során Debrecenben is hasznosítani tudom, különösen a jogi tájékozottság, valamint a kommunikáció terén. A rendezvény megerősített abban, hogy érdemes lenne fontolóra vennem a tisztségviselői szerepet is a jövőben, mert vannak ötleteim és szeretnék tenni a munkatársaim érdekében.

A szervezéssel teljes mértékben elégedett voltam: a program jól felépített, informatív volt, a helyszín kényelmes, az ellátás kiváló, és szerencsére lehetőség nyílt a kötetlen beszélgetésekre is.

Pintér Dominik Hegyeshalom

Tavaly lehetőségem nyílt tagcsoporthoz vezetővé válni, így szükségessé vált a feladathoz megfelelő képzettség megszerzése. Szinte azonnal érkezett is a lehetőség: Csire László ajánlásával bekerültem erre az általam már várt

képzésre. Mivel korábban alig volt ismeretem a szakszervezetek működéséről és a tagcsoporthoz szerepéről, elsősorban ezeknek a témáknak a megismerését vártam el a képzéstől. Szerencsére a legtöbb kérdésemre részletes és átfogó válaszokat kaptam. Ennek ellenére természetesen maradtak olyan kérdések is, amelyekre nem született egyértelmű válasz. A képzésnek köszönhetően azonban már jobban belelátok a MOSZ működésébe és felépítésébe. Számomra különösen érdekesek voltak azok az információk, amelyek a közösségépítő és összetartó programok szervezésére vonatkoztak. Ezekkel kapcsolatban is kielégítő válaszokat kaptam.

Egy, a képzésen elhangzott kérdés különösen megragadt bennem: „Miért lépjek be a MOSZ-ba?” A válasz egyszerű és lényegre törő volt: érdekképviselő. Ez a szó magában foglalja azokat az előnyöket, amelyeket ma minden mozdonyvezető élvezhet, például a műszakpótlékot, a munkaidő-beosztás készítését és módosítását, a pihenőidős bírósági pereket, a bérmegállapodásokat, a SZÉP-kártya juttatásokat és természetesen a jogi képviselőt. Ráadásul a nyaralások során igénybe vehető biztosítás sok esetben fedezi a MOSZ-tagdíj összegét is. Tagcsoporthoz vezetőként az én feladatom, hogy mindezt a gyakorlatban is megmutassam a kollégáimnak, és éreztethessem velük, miért érdemes ehhez a közösséghez tartozni.

Ha ki kellene emelnem egy dolgot, akkor Dr. Záhonyi Zsolt előadását említeném. Ő a munkavállalók jogairól és a jogi rendszer felépítéséről tartott előadást. Kifejezetten vártam ezt az előadást, és elmondhatom, hogy túlteljesítette az elvárásaimat.

A szervezés kiváló volt. Az oktatások jól strukturáltak, megfelelő arányban kerültek lebonyolításra. Az oktatók felkészültek, közvetlenek és barátságosak voltak.

Gyuris Gábor Pécs

Egy rövid ideje helyi MOSZ tisztségviselő vagyok Pécs telephelyen. Azt gondolom, mivel a mozdonyvezető munkatársak bizalmat szavaztak nekem, így kötelességem a szakszervezeti munkával járó feladatoknak minél jobban megfelelni! Összetett munka ez, az elmúlt pár évben láthatóan bővült a paletta a munkavállalók életkorára való tekintettel, több generáció képviselteti magát és ez a kommunikáció terén plaszticitást igényel. Legyen szó közösségi programokról, vagy tagjaink érdekeinek felméréséről, lehetőségek szerinti megvédésről, vagy a

munkáltatói oldal előtti képviseléséről. Az ilyen képzések és továbbképzések remek lehetőséget biztosítanak ezen képességek fejlesztésére.

Szerettem volna látni, hogy a jövőre nézve milyen terveink, lehetőségeink vannak a szakszervezeti munka továbbvitelében.

Válaszokat és tanácsokat kapni azokra a kérdésekre, hogyan tudjuk a következő generációk figyelmét felhívni a szakszervezeti érdekképviselő fontosságára, beleértve a szervezett tagság létszámának megtartását, növelését, új tisztségviselők kinevelését!

Milyen gondolatok és tettek mentén tudjuk megvédeni az elmúlt idők viharos gazdasági és politikai időszakában az eddig elért eredményeinket, valamint milyen mozgásterünk van az aktuális problémáink orvoslására.

A kérdéseim döntő többségére voltak válaszok, javaslatok. Mint például, hogy nagyobb hangsúlyt kell fektetni országos szinten a továbbképzésbe, felvilágosító kampányokat folytatni a szervezettség fontosságáról. Meghívott előadó Karácsony Szilárd, mint az általános szakszervezeti működés fontosságáról remek gondolatokat, ötleteket és

példákat osztott meg velünk a témában. Számomra új megvilágításba helyezte a személyes beszélgetések vagy a hiteles és korrekt példák ismertetésének fontosságát tagdíj és szolgáltatások tekintetében. Az értelmes érvek és ellenérvek mentén folytatott gondolatcserek és viták szükségességét. Amire esetleg nem kaptam választ, arra talán a körülményeink miatt nincs is jó megoldás egyelőre, ilyen például, hogy tudjuk hatékonyabban megvédeni a tagok érdekeit pl. a vezénylési anomáliák (értem itt a rendszertelen és kimerítő munkaidő beosztást), munkakörülményeinek javítása tekintetében, üzembiztonság szempontjából és ergonómiai romló járműparkkal való közlekedés, mozdonyvezető gyakornok képzés körüli dilemmákat, ahol nagy felelősség hárul az oktató mozdonyvezetőkre.

Képzésen szóba került az is milyen szintű kapcsolatokat ápolunk a hazai és nemzetközi szakszervezetekkel, fontos, hogy jól tudjunk tájékozódni az európai munkavállalói piacokon zajló és minket is érintő változásokról, értem ez alatt például a teher vasúti szállításban végbemenő visszaesést, vagy a hasonló országokban kialakult (Ausztria, Csehország, Lengyelország, Szlovákia) munkáltatási körülményeket, javadalmazási helyzetet.



Azt gondolom abszolút mértékben tudom majd hasznosítani az elhangzottakat! Mind az általános információk, mind a MOSZ működésében és szervezésén belüli dolgok tekintetében mindig van tennivaló. Legyen szó akár országos horderejű eseményekről, vagy a szűkebb tagsoportri élet szervezésével kapcsolatos tennivalókról, vagy csak az egyes tagokat érintő ügyek esetében is.

Természetesen vállalnék tisztséget. Mivel fontos a jól szervezett munkavállalói réteg és érdekeinek képviselete munkáltatói oldal előtt! Igen, ez együtt jár azzal, hogy nem mindig értünk egyet, adódnak ebből nézeteltérések is. Generálódjon ez szakmai, vagy egyéb alapon, tudnunk kell jól reagálni, kompromisszumos megoldásokat találni, élehető és arányos javaslatokat tenni. A lényegnek azt vélem, hogy tudjunk összefogni kollektíven, hiszen jól látható a megosztottság kiszolgáltatottá és könnyen befolyásolhatóvá tesz egyénileg minden egyes munkavállalót a munkaerő piacon! Ennek a gondolatnak szellemében törekszem arra, hogy a szakszervezetben végzett munkám szolgál a reagálni, közösség és a közösség tagjainak érdekeit is egyben.

Ezúton kívánok kellő erőt, hiteles és józan látásmódot, inspirációt minden aktív és leendő tisztségviselőnek szakszervezetünkben!

Horváth József Sopron

Már rég óta foglalkoztatott a gondolat, hogy a szakszervezet mindennapi ügyeiben az eddigieknél is nagyobb mértékben vegyek részt, akár tisztségviselőként is. MOSZ tagként eddig is segítettam a tagsoportom jelenlegi tisztségviselőinek munkáját, de szeretnék jobban belelátni a MOSZ szervezeti felépítésébe és megismerni a működését.

Személy szerint a képzéstől azt vártam, hogy az előadásokon olyan információkat kapok majd a szakszervezeti életről, egy szakszervezet vezetésének mindennapjairól, ami segít meghozni azt a döntést, hogy magam is belevágjak-e ebbe, a szerintem óriási felelősséggel járó feladatba ügyvivőként – persze, ha a kollégák bizalmat szavaznak majd nekem. Ezen túlmenően arra is reméltem választ kapni, hogy hogyan tudnám magam is népszerűsíteni a mozdonyvezetők között a közösséghez való csatlakozást, az érdekképviselet fontosságát.

Az előadásokon szinte mindent megtudtam, amit akartam a szervezeti felépítésről, a gazdálkodásról, a jelenlegi és jövőbeli tisztségviselők munkájáról, valamint az előttük álló feladatokról és kihívásokról. Az új tagok toborzásával, a

kollégák meggyőzésével – legalábbis annak módjával - kapcsolatban viszont továbbra is bizonytalan maradtam. Hogy milyen plusz információkhoz jutottam, amit fontosnak tartok? Angliában az ipari forradalom idején a ruhagyárakban a ludditák gépeket semmisítettek meg és kivégezték a zavargókat a fegyveres összecsapások alkalmával. :D :D :D

Hogy tudom-e hasznosítani az itt elhangzottakat? Természetesen igen. Nagyon sok fontos információ hangzott el és sok tanácsot kaptunk a jövőt illetően. Valószínűleg vállalni fogok tisztséget a következő időszakban. Leginkább Karácsony Szilárd előadása az érdekérvényesítésről, ami megfogott, különösen az elhivatottsága.

A szálloda nagyszerű volt, bőséges volt az étkezés is. Az előadások hossza és gyakorisága nem volt megterhelő és külön örülök, hogy volt lehetőségünk megismerni egymást a résztvevőkkel és alkalom nyílt önálló beszélgetéseket folytatni.

Juhász Andor Veszprém

Fontos számomra a mozdonyvezetői hivatás tisztességének megtartása, a körülmények javítása, ezért is vállaltam el. Ha már egy kicsit hozzá tudok tenni az már számomra siker. Most van szükség minél nagyobb összefogásra. Különösebb elvárásom nem volt a képzéssel kapcsolatban, mivel ilyen rendezvényen nem vettem még részt ezért nem is támasztottam elvárásokat. Kíváncsian vártam, hogy mi lesz.

Választ mindenre kaptam főleg, ami a MOSZ működését illeti, tény, hogy egy ilyen rendezvényen nem lehet kitérni mindenki felvetéseire. Egy dologban volt elvárásom és az a különböző telephelyek kollégáinak egymással való megismerkedése (csapatépítő része) ami számomra egy kvázi esti mini bált jelent. Sajnos előadások után a többség elvonult vagy ha ott is voltak akkor a saját klikkjükben és nem volt meg az egészséges „keveredés/vegyülés”. Számomra, ami fontos és tetszett az az volt, hogy a gazdasági háttér is fel lett vázolva pontosan, mert ez az, ami körül a legtöbb félreértés van, illetve mondanak fűt-fát. A struktúra is érdekelt erre is megkaptam a választ.

Mindenképp hasznos ismereteket kaptam, főleg, ami a pénzügyeket és a célkitűzéseket érinti. Sajnos azonban nem könnyű áttörni ezt a falat egyes kollégáknál mert rögtön

eredményeket akarnak, illetve a jelenlegi berendezkedés, ami az országban van a gyors eredményeket meggátolja, illetve ellehetleníti. Sok kolléga ebből indul ki, a lassabb megfontoltabb előrehaladás sokak fejében meg se fordul. Mindenképpen vállalnék tisztséget a jövőben. A rendezvényről külön legjobbat nem tudok kiemelni, szerintem összességében jó volt. Ami ennyi időbe belefér az bőven megvolt. A rendezés teljes mértékben jó volt. Köszönöm ezúton is, hogy részt vehettem.

Kiss Tamás Bp. Keleti

Két fontos ok miatt jelentkeztem a képzésre. Az egyik, hogy a tagsoportból megkerestek páran, hogy érdekelne-e a tisztségviselői képzés, a másik pedig egyfajta belső motiváció volt. Ennek lényege, hogy szeretnék minél többet tenni azért, hogy a meglévő és a leendő tagság megismerje a szakszervezet tevékenységét. Ezen pedig egy esetleges majdani tisztségviselői pozíció sokat segítene. Előzetes elvárásom az volt, hogy megismerjem a szakszervezet szerkezeti felépítésének általános képét. Továbbá az is érdekelt, hogy egy tisztségviselőnek milyen skillekre van szüksége a feladatai ellátásához.

Úgy érzem, hogy ezen elvárásaim nagyjából teljesültek. Pontos és részletes feladatköröket, tevékenységeket sikerült megismernem és egy transzparens képet is kaphattam a szakszervezet költségvetéséről. Elsődlegesen a szervezeti struktúrát és a pontos feladatköröket tudom informális módon terjeszteni. Sokszor érzem azt, hogy sok kolléga között negatív a szakszervezeti munka megítélése, amelynek persze számtalan oka lehet. De elsődlegesen az, hogy a befizetett tagdíj felhasználásának módjáról félinformációkkal rendelkezik csak a tagság, valamint személyes vitákon alapuló ellentétek is ronthatják a szervezet megítélését. Ezek legtöbbször jó kommunikációval korrigálhatóak. Arra a kérdésre, hogy vállalnék-e funkciót a MOSZ-ban, válaszom, hogy igen, ez a képzés megerősített ebben az elhatározásomban.

Az egyértelmű keretezése ennek a 24 órának maximálisan segítette a képzés hatékonyságát. Az informális részek pedig lehetőséget adtak a személyes kapcsolatok építésére. Teljes mértékben elégedett voltam a szervezéssel, a rendezvénnyel.



Vörös köd

A céges híradásokban, különféle vasúti fórumokon, időről időre felbukkan egy régi ismerős: a „vörös jelző meghaladás” eseménye. Egy megszokott vendég, aki minden alkalommal megdöbbenést okoz.

Természetesen, az okokat illetően, akadnak találgatások, azonban a jelenség nem szűnt meg. Ennek oka, valószínűleg, a tanácsstalanság, senki nem tudja mi miért történik, milyen kiváltó tényezők idézik elő. Ez valami nem megszokott ügy. Úgy tűnik, legyőzhetetlen! Az az érzésem, olyanok vagyunk, mint egy csapat, amely újra és újra kikap a tabella utolsó helyezettjétől, de sosem tanul. Dübörög a „lelátó”, megy a dobolás, kereplőzés, petárda dobálás, aztán a meccs véget ér, csend lesz, a téma kifűj.

Az okokról talán csak egy épkezláb elmélet látott napvilágot: az illetékes szerint a képzés az Achilles sarok.

Tény, ami a tanfolyamokon zajlik nem volt mindig divat. Az elmúlt 30-35 évben, a tudásanyag gyakorlatilag nem változott. De hogyan lehetséges, hogy 30 éve egy „mozdonyvezető egyes” tanfolyamon két bukás már szenzációnak számított, ma meg az a bravúr, ha ketten átmennek - valami nagyon megváltozott; pedig régen az érettségi sem volt kötelező a kontroller forgatáshoz! Egy kazánkovács, gond nélkül levizsgázott, és a baleseti statisztikát nem befolyásolva, le tudott húzni negyven évet a vasútnál! Lehet az a baj, hogy manapság a kontrollert húzogatni kell! Ma az „emelt szintű érettségivel” felszerelt teoretikus hősök sokadik próbálkozásra érzik meg a győzelem ízét. A sikerélmény gyakran csak az első vörös jelző utánig tart. Minő meglepetés, ha nem lekvár van a palacsintában!

Ha a toborzásban több lenne a valóság és kevesebb a reklámszlogen, talán nem a kalandvagyókat vonzanánk be, hanem azokat, akik tényleg alkalmasak hosszú távra: kitartóak, elhivatottak és felkészültek. Az ő jelenlétük nemcsak a munkaközösség minőségét javítaná, hanem az egész rendszer stabilitását is.

A mozdonyvezetői hivatás több, mint egy állás – ez egy életforma. A döntéseid, a napjaid ritmusa, még az emberi kapcsolataid is alakulnak az alapján, hogy jönni kell szolgálatba. Amit viszont ritkán mondanak el: az időbeosztás

kiszámíthatatlan, a vezénylések gyakran embert próbálóak, a pihenőidők pedig inkább puzzle-darabok, mint garantált nyugalmi szigetek. Az egyensúlyért sokszor neked kell harcolni.

A toborzási kampányok hajlamosak a hivatás romantikus oldalát kidomborítani, miközben elhallgatják, hogy a munkavégzés gyakorisága sokszor többet ér, mint a szaktudás. A rendszer kevésbé az emberi tényezőkre fókuszál, és az őszinte vélemény sokak számára kellemetlenül cseng.

A „vörös jelző meghaladás” oknyomozása, eddig csak tüneti kezeléseket talált, valódi válaszokat nem! A legújabb receptúra szerint, az „oktató mozdonyvezető” rendszer megzabolazza a „vörös ördögöt”. A jövő ezzel elvileg sínre kerül. De ez csupán reménysugár, amely egy balek személyében testesül meg, akire később könnyen rá lehet húzni a vizes lepedőt.

A valóság? Az oktató nem varázsló, főleg nem akkor, ha a tanítvány alkalmatlan. 320 óra gyakorlat nem fog csodát tenni, különösen, ha a gyakornoknak nincs tehetsége, nincs elhivatottsága, nincs figyelme, de van egója. Hiába a rendszerbe vetett hit, ha az alapanyag romlott – és a toborzás nem tehetséget keres, hanem megfelelést. A különbség óriási.

Volt idő, amikor egy jól működő oktató-gyakornok kapcsolat több száz órán át építkezett. Akkor volt idő elmélyedni, tapasztalni, megerősödni. Mára ez luxus – nem a norma. Volt egy ígéret, utalás, de lehet én értettem félre, vagy csak simán becsaptak mindenkit: áltattak egy oktató mozdonyvezető fórummal, ahol közösen kiutat keresünk a „piros lámpás negyedből”. De elmaradt, vagy csak szűk körben zajlott. Ha nem kérdezik meg azokat, akik a mindennapokat csinálják, akkor ki tudná feltérképezni a problémát? Mi értelme van zárt körökben agyalni, amikor a megoldás a frontvonalakon hever – csak le kell hajolni érte?

A „vörös jelző meghaladás” a rendszer következménye. A

kiválasztás, a képzés, a kommunikáció – mind gyengélkedik. A recept egyszerű: ha a hozzávalók rosszak, a főztet se fogja senki megdicsérni.

Van azonban valami, ami jóval túlmutat a képzésen, ugyanis a “vörös jelző meghaladás” nem csak kezdőkkel fordul elő! **Kinek lenne esélye megfejteni a Háromszög titkát?**

Aki benne él, pontosan érti, mi mozgatja a „vörös jelző meghaladás” dinamikáját. Aki kívülről elemzi, az legfeljebb statisztikát lát – a lényeget nem.

Vezetőink azt gondolják, a mozdonyvezető ráér munka közben. Igen, csak itt menet közben keletkezik a felhasználható idő! Valóban, bizonyos munkakörökben, több óra szabadidő teremthető elő a munkahelyen. Be lehet osztani úgy a munkaidőt, hogy jusson is maradjon is - kicsit dolgozni, kicsit mással foglalkozni. Majd hazamegy szerencsefia, otthon elpihenve, hódolhat tovább a szenvedélyeinek. Nincsen egyéb gondja, azon kívül, hogy mi a vacsora. Az ilyen figura hiába gondolkodik a jelzőmeghaladás jelenség megállításán, nem tudja elképzelni sem miféle erők dolgoznak a háttérben.

Kint a pályán, nincs idő semmire – sem családra, sem lélegzetvételre. Aki próbálkozik, a jelzőmeghaladás kapuját döngeti – van, aki sikerrel jár!

Sokan, akik ma szabályokat gyártanak, régen valóban vonatokat vezettek – nagyon régen. Már nem érzik a jelen szagát. Tíz éve nem ugyanaz volt a vasút – húsz-harminc éve meg egyenesen más világ. Régi emlékekből extrapolálni a mai problémákra: nos, az nem stratégia. Az a múlt tisztelete, de nem a jelen megértése.

Egyre kevesebb az olyan ember, aki képes megélni és értelmezni a mostani kihívásokat, és még kapcsolatot is teremteni a kollégákkal. Ez nem tananyag – ez tehetség. Olyan képesség, amit lehet csiszolni, ha van. De ha nincs, nem az oktató mozdonyvezető képzésen fogja megtanulni! **És újra a tehetségkutatás hiánya!**

A toborzási logika nem a valós képességeket keresi, hanem csak egy bizonyos szemszög szerinti „legalkalmasabbat”. A favorit megszerzi a papírokat, aztán jöhet bármi – nincs garancia arra, hogyan dolgozik, kinek az érdekében, vagy milyen hatással van a rendszer egészére. A „nulla” melyik oldalán áll, nos, az már senkit sem érdekel.

A “vörös jelző meghaladás” a kiválasztás és képzés gyengeségének lenyomata. Egy korszellem terméke, ahol a kétbalkeszes munkaerő-gazdálkodás találkozik a változásra képtelen szervezeti kultúrával. Az egyetlen ellenszer: valódi, gyökeres átalakítás – de ezt a közeg nem bírja ki. És nem is akarja.

Na, vonjunk gyököt! Per pillanat a jelzőmeghaladás statisztikáját nem lehet javítani!

A vasút okos embereket keres. Legalábbis ezt állítja: diplomát, érettségit, szellemi felvérteztséget vár el. Azonban ezzel nem minőséget emel, hanem elvárásokat – amik mögé nem épít struktúrát. Az intellektus nem csak az ész dolgoztatása: az emberi lélek is igényeket támaszt - zenére, csendre, társaságra, kapcsolódásra. És ha ezek nem teljesülhetnek, az egyensúly megbomlik.

A rendszer viszont éppen ezt az egyensúlyt borítja fel. A munkavállaló idejéből gazdálkodik: a baj az, nem csak a munkaidőből, hanem a pihenőidőből is, aztán az otthoni percekből, végül az emberi jelenlétből. Ha valaki otthon már nem tudja levezetni a napot, nem talál időt sem magára, sem a családjára, akkor ne csodálkozzunk, ha mindezt munka közben próbálja bepótolni: meccsnézés, telefonhívás, zenehallgatás – ez nem lázadás, hanem túlélés.

Persze lehet köpködni, miért munka közben lazázik az ember? Azért, mert otthon nincs rá idő - mert azt elrabolja a Cég! Haza mégy, alszol, eszel, és “Szia Család!”, jössz dolgozni!

A vállalati logika szerint a hatékonyság olcsóbb, mint a megbecsülés. De ez a gazdasági racionalitás valójában emberi amortizáció. A „vörös jelző meghaladás” itt már nem szakmai hiba, hanem egy intellektuális kizsákmányolás következménye. Ha nincs idő élni, akkor nincs koncentráció sem. És ha nincs koncentráció, ott hibák lesznek.

A törvényhozó hozzáteszi a magáét: elveszi még azt a kevés pihenőt is, amit a mozdonyvezetők kapnak. Úgy tűnik, a társadalmi értékük alacsony: túl sokat keresnek, vissza kell venni, ha kell – még erőszakkal is. Az sem számít, hogy tömegközlekedés ágazat járművezetőiről van szó! És ha baj történik? Általában a mozdonyvezető megy a börtönbe.

A vasútnál nem az a kérdés, hogyan lehet jól működtetni a dolgokat, hanem hogy miként lehet működtetni őket ráfordítás nélkül. Az ember itt nem partner, hanem kalkulációs tényező.

A vezénylések és személyzetfordulók terepasztalán nap mint nap történnek kisebb-nagyobb emberi tragédiák - minden kollégának van egy vérforraló sztorija – egy szolgálat, egy döntés, ami egyszerűen embertelen. Számomra az egyik legillusztrisabb eset, a helyi érdekegyeztetőn hangzott el. Az érdekképviseltek szóvá tették, hogy még mindig vannak 22-23 órakor kezdődő szolgálatok. Rendszerint, ezek a kanyarok másnap délelőtt 10-11 óráig tartanak - ez minden csak nem humánus, ez nem munkarend – ez túlélőtúra. Igaz, kapitalizmus van, mi akartuk!

De nézzük a tény! Az ilyen késői kezdés oka megint a spórolás. Nem az ember, hanem a költség az első. És akinek már volt szerencséje ilyen műszakhoz, pontosan tudja, mit jelent fáradtan, álmosan vezetni. Minden közlekedési kézikönyv leírja: a fáradtság fiziológiailag az ittas állapothoz hasonlítható. Vezess úgy, hogy ne vezess – ez a feladat.

Az ilyen szolgálat után a napod szétesik: hazaérsz, talán eszel, délután ötig alszol, majd hajnalban megint vissza. Család? Pihenés? Hobbik? Ezek már csak brosúraszavak – nem a toborzóplakátról!

És ha netán délután sikerült kialudnod magad – túl jó! Közel az este, nehéz lesz újra elaludni, csakhogy kialvatlanul is, hajnali 3-kor újra szolgálatba kell állni. Hogy oldod meg: a te gondod, a te felelősséged!

De mi volt a munkáltatói válasz az érdekképviseltek felvetésére? „A többi jelentkezés számához képest, nem sok ilyen van.” Mintha a kevés szám már magyarázat lenne. Azaz, a vállalati hozzáállás szerint ez nem prioritás. Kéves ilyen műszak van, tehát nincs vele teendő. Ellenpontosítjuk ezt a felfogást!

Játsszunk e logikával!

Kör IC elindul a Nyugatiból a Keletibe. Útközben érint 50 állomást: mindegyiknek van bejárat és kijárat jelzője. Ez 100 jelző meghaladást jelent egy kör alatt, ebből 2, vörös jelző meghaladás, de 98 zöld jelző volt! Az a 2, a 98-hoz

képest nem sok! Akkor miért kell vele foglalkozni? Nincs teendő! Ez az a pont, ahol a gondolkodás végképp megbicsaklik. Mert nem a „sok vagy kevés” a kérdés. Hanem az, hogy minden egyes vörös – egy döntés következménye. A rendszer nem számol az emberekkel, csak az órákkal. És az órák lassan elfogyasztják azt is, aki még tartaná a ritmust. Dízelgépen úgy húzzuk, ahogy kifer a csövön, villanygépen úgy húzzuk, ahogy lefér az áramszedőn, hadd jöjjenek a coulombok! Azonban, mi, mozdonyvezetők, a kettő között állunk – nem hajt minket se üzemanyag, se elektron, hanem valami makacsabb: az emberi erő. Ezt az erőt azonban lassan elfogyasztja a rendszer, ami nem tud és nem akar változni. A „vörös jelző meghaladás” nem csak vasúti hiba – ez egy társadalmi tükrő, ahol az emberi tényező már nem befolyás, csak zavar.

Nem kérdés, hogy a munka folyik tovább, és vonatok mennek majd akkor is, ha már rég elhalt az utolsó figyelmeztető hang is. De jó lenne, ha végre nem csak a csövön, vagy az áramszedőn keresztül jönne az energia – hanem emberből emberhez. Mert amíg nem értjük meg, mi mozgat valójában bennünket pályánkon, addig csak sodródunk rajta.

Veres Győző
Pusztaszebes
és
AI „Copilot” Bing



Osztrák szemmel magyar mozdonyvezetők lettek

2023. decembertől a határok megállás nélkül átjárhatók Hegyeshalomban, egyes személyszállító vonatok magyar mozdonyvezetővel közlekednek Budapest Bécs között és viszont. Ezt megelőzően tizenhárom magyar kolléga szerzett vizsgát, hogy az osztrák pályahálózaton vezethessen, a projekt másfél éve kisebb döccenőkkel, de megfelelően működik. ÖBB mozdonyvezetők tavaly ősszel kezdték a tanfolyamot, hogy Magyarországra érvényes vizsgájuk legyen. A Mozdonyvezetők Szakszervezete a kezdetektől figyelemmel kísérte az osztrák kollégák küzdelmét a magyar képzési rendszerrel. A sikeres vizsgát követően véleményt kértünk a tapasztalatokról, így lett ez az írás egy kép osztrák vasutas szemmel a magyar vasútról, a magyar mozdonyvezetők munkájáról, a szürreális képzési metodikáról, számonkérési rendszerről, meg lehetetlen utasításkörnyezetről.



Fotó: Tilai Norbert

Bár az osztrák vasút jó és koncepciózus, azért az is csak vasút, ott is vannak problémák, nem is kevés. Döntően más okokból, mint Magyarországon.

Az áthaladás projekt nem mostani találmány, már tíz évvel ezelőtt is volt rá szándék, de akkor az nem valósult meg, pedig a napi rutinhoz tartozott, hogy ETCS nélkül, a párhuzamosan aktív PZB és EVM vonatbefolyásolókkal a GYSEV gépeivel éveken át haladtak át vonatok megállás nélkül mindenféle országhatárokon, a legkülönbözőbb vonatokkal, csak hát akkoriban ennek nem volt különösebb sajtója, nem nagyon érdekelt senkit, annyira természetes volt. A most magyar vizsgát tett kollégák közt vannak, akik Magyarországról kerültek az ÖBB-hez, így számukra nem volt idegen a magyar vasút helyzete, az itteni mozdonyvezetők munkája.

Az ÖBB-nél rangrendszer van, az egyetlen szempont az előrehaladásban az, hogy ki mikor lépett be a céghez. Ez a szisztéma egyrésztől nem a legjobb, másrésztől még nem találtak ki ennél igazságosabbat. Amíg itthon kollégák pár hónapos mozdonyvezetőként InterCity vonatokra kerülnek, míg mások hosszú-hosszú időszakot töltenek tolatással úgy, hogy mindenféle szabad állású főjelzőt sokáig nem is látnak... a Lajtán túl sokat számít a tapasztalat.

Miután döntés született az áthaladás határátmenetről, az ÖBB felmérte, van-e hajlandóság főleg a kinti magyar mozdonyvezetőkben, hogy felfrissítsék ismereteiket, majd hatósági vizsgát tegyenek a magyarországi közlekedéshez. Ahogy elmondták, lett nagy csodálkozás, hogy bizony senki nem akarja ezt, aki csak egy métert is vezetett már korábban Magyarországon. Mivel ilyesmire (ott) senkit sem lehet kötelezni, elővették a hosszabb nyelvű merítőhálót (ezt kezdetben presztízisprojektnek gondolták, azt képzelték, hogy majd a tapasztalt masinisták fognak tolongani a megfeszítettségért), és elkezdtek mindenkit megkeresni, akinek magyar az anyanyelve. Közülük sikerült összesen hat főt megfűzni, illetve egyéni megegyezések alapján még kettőt, akiknek volt valaha magyar vizsgája.

A tanfolyamon részt vevőkből hatan sosem rendelkeztek magyar vizsgával, nagyjából úgy képzelték el, hogy a MÁV is olyan, mint az ÖBB, csak kék, meg picit többet késik. Hát így kezdték még 2024. októberében, Győrben a 2. modul tanfolyamot.

Mint a beszélgetések során kiderült, rögtön az első nap jött is a kultúrsokk. Beléptek a Szárnyaskerek alagsorába, az oktatóterembe, a tíz éve nem mosott függönyök közé és meglátták az asztalra kikészített mappákat. A megnyitón, kosztümös hölgy és öltönyös urak jöttek, várták az

„osztályvigyázz!”-t, miközben a csapat csak ült, pólóban, és nem értette, hogy a hölgy és az urak mire várnak. Ausztriában nincs ilyesmi, csinnadratta, meg körítés. Sallangtalan profizmus van.

Majd indult a képzés maga. Az első hetekben a legnagyobb kihívást a magyar a vasúti szakkifejezések fordítása és megértése jelentette, a többség a vasutat németül tanulta, nem ismerhették a magyar szakszavakat.

Jöttek sorban a gyomrosok. Mi az, hogy mobiltelefonon kommunikálunk? Náluk tilos vezetés közben használni. Mi az, hogy a diszpécsernek nincs vonali térképe, hogy balesethez útba tudja igazítani a mentőt, a tűzoltókat? Mi köze a mozdonyvezetőnek ahhoz, hogy hol nem kell váltójelzőt alkalmazni? Nem lehetne szó esetleg arról is, ami egy mozdonyvezető munkájával kapcsolatos? Jöttek a „Sorolja fel”, az „Ismertesse”, és az ehhez hasonló, merőben elméleti kérdések, miközben a valóban fontos dolgok a tematikában szinte csak mellékesen szerepeltek. A tanfolyam elején idegenül érezték magukat, az is megfordult sokak fejében, hogy ezt nem szeretnék folytatni. Szerencsére az oktatóik mindent megtettek, hogy a valódi helyzetekre is felkészítsék őket, nem lehetnek elég hálásak nekik, mondták el a Mozdonyvezetők Lapja számára.

Mint kijelentették, nagyon furcsa volt az üzemi kommunikáció szabályozása is. Pontosabban a szabályozatlansága. Nincsenek szabványmondatok pl. a mozgások engedélyezésére, vagy megtagadására, de azt elvárja az írás, hogy a tolatásvezető közleményeit az utolsó centiig visszaismételjék (ugyan, 10 méteren belül hogyan?). Eleve C-csatornán Ausztriában csak kivételes esetben lehet tolatni, (mert nem „handsfree” a rádió, egy kézzel fogni kell, ha beszélni akarsz), akkor is csak titkos csatornán, amin így a tolatásban résztvevőkön kívül más nem beszélhet. Az egész borzasztóan életszerűtlen.

Aztán az egyik kolléga nem sokkal a tanfolyam kezdete után mégis úgy döntött, hogy neki ennyi a magyar vasútból elég is volt, ő nem kívánta ezt a képzést tovább folytatni.

Aztán jött az F.2., meg a 15. fejezet. Az egész még mindig úgy van megírva, mintha Magyarországon még mindenhol alakjelzős állomások lennének, két váltókezelővel, és a többi lenne a kivétel. Mint egyikük elmondta, amikor 2002-ben a soproni KÖFI-t átadták, és a menetrend szerint megálló tehervonatot végre nem kellett telizöld esetén tárcsával meneszteni, azt hitte, hogy pár éven belül ezt a szabályt kiterjesztik, és máshol sem kell majd. Ehelyett, negyed századdal később, még mindig az a helyzet, hogy nem elég az egyéni kijáratú jelző zöld fénye, még a hétmérföldes ETCS

MA sem, Gizi néni jön lapátolni. Ha meg KÖFI van, akkor hámozzuk ki mindenféle VU-ból, hogy adott szolgálati helyen elég-e az ez zöld, vagy kell telefonálni a KÖFI irányítóval. Eleve, hogy írható felül VU-ban forgalmi utasítás?

A képzés ideje alatt a gyakorlati oktatás keretein belül voltak a celldömölki oktatóteremben, láttak fűtőházakat, láttak „pihenőhelyiségeket”. És jött megint a csodálkozás, méltatlan körülményekkel találkoztak.

Furcsa volt számukra, hogy a sikeres forgalmi vizsga előtt nem lehet utazási gyakorlat. Az, aki látott már vonatot közről még csak-csak, de aki úgy jött be az utcáról, attól hogyan várják el, hogy megértse azt a rengeteg paragrafust anélkül, hogy látt volna a forgalmi szituációkat? Egy vonat felhatalmazását indulásra, egy rendkívüli áthaladást, a tolatást, bármit? Ahogy azt is szokatlannak tartották, hogy a vezetési gyakorlat során a vezethető járművek típus szerint korlátozva vannak, azaz csak olyat vezethetnek, amit a kategóriamodul szerint ismernek. Miért?

Egyöntetű volt a vélemény, hogy az oktatási anyag borzasztóan száraz. A paragrafus, pár ábra, ha egyáltalán, és annyi. Helyben se szimulátor, se terepasztal, semmi kézzelfogható. Kaptak egy táblát, kék, zöld, fekete és piros filctollat. Sárgát nem. Ha rajzoltak a táblára, a sárga színt elképzelték a jelzőn. A fénymásolópapírt Szombathelyről kellett hozni. Nyomatni egy fél napos történet volt, az oktatóknak el kellett valahová menni. Voltak a BGOK-ban Szombathelyen, látták a szimulátor termet. Szimulátor az nem volt benne, az néha van, néha nincs. Inkább máshol van.

A szemléltetés nem pénz kérdése. Náluk, Matzleinsdorf-ban, a fűtőháznál van terepasztal. Nem elektromos, nem zörög, nem dudál, nincsenek tereptárgyak, csak néhány méter sín, pár váltó, járművek, és hurkapálcikára mágnessel felhelyezhető papírjelzők. Fillérek, néhány munkaóra, de lehet szemléltetni a forgalmi szituációkat, látványosan, érthetően.

Amit nagyon fontosnak tartottak leszögezni: mindenki, akivel csak találkoztak, nagyon segítőkész volt, és mindent, de tényleg mindent megtett, hogy őket segítse, a lehetőségek szerint mindent, amire a tanuláshoz szükségünk van, megkapják. Az oktatók előtt le a kalappal, nagyon konstruktívan, nagyon jó példákkal, minden burkus agymenésüket figyelembe véve magyarázták el mindazt, ami a vizsgára való felkészüléshez kellett. És igen, abból sem csináltak titkot, hogy az anyag jelentős része csak a vizsgára kell, aztán soha többé. L'art pour l'art. De időt és energiát fektettek abba is, ami nem a vizsgára kell, hanem

azután, de nem tananyag, vagy nem hangsúlyos. Tényleg felkészítették őket mindarra, amire a padból fel lehet készülni. Ezúton is köszönik.

Megemlítették, hogy a szolgálati menetrendkönyv mennyire puritán. Ameddig a táskában kellett cipelni, teljesen érthető volt a törekvés, hogy kompakt méretű legyen, de ma ez már nem szempont. Sajnos olyan alapvető adatokat sem tartalmaz, mint a szelvénytérkép, a nyíltvonali jelzők, vagy az állomási és vonali rádiócsatornák. Valahogy érdemes lenne a MeSe könyvet beledolgozni a menetrendkönyvbe, és az egészet digitálisan használni, erre a tableten található SzMK nagyon jó alap. Valahogy azt mégsem használja senki. A vizsga, pont olyan, mint egykoron, vagy még korábban. Kettéhajtott franciakockás lap, kifejtő kérdések, háromórás körmölés, adatok bogarászása fénymásolatokról fénymásolt táblázatokból. Ismertesse, sorolja fel. Mi szüksége van erre egy mozdonyvezetőnek? Nekik ott kint helyzeteket kell megoldani, nem felsorolásokat leírni. A számítási feladatot, meg a pontozási rendszert már meg sem említik. A szóbeli is, tételt húzni (volt benne olyan kérdés, hogy mikor nem szabad próbavonatot indítani, ugyan mi köze ehhez egy mozdonyvezetőnek?). Miközben, ha nincs a tételsorban, senki sem kérdezi meg a vizsgán, hogy mit csinálsz, ha a fehér oszlopon egy piros lámpa világít. Minden kérdés egy pont, a „mikor nem kell váltójelzőt alkalmazni” is, meg a „közlekedés továbbhaladást tiltó főjelzők mellett” is. Pedig hát nagyon nem mindegy, melyiket tudja jól a mozdonyvezető...

Ausztriában nem húznak tételt. Tudni kell, mikor, mit, hogyan. Amikor az osztrák vizsgát csinálták, a terepasztalon ki kellett tolni a kis mozdonyt a fűtőházból az állomásra, meg kellett vele tolatni a kocsikat, összeállítani a vonatot, megfékpróbázni, és közlekedni vele. Menetrendkönyvvel, lassúmenetkimutatással, írásbeli rendelkezésekkel, használhatatlan jelzővel, meg egyéb szituációkkal. És közben sorra került, minden, ami kell, jelzések, jelzők, forgalom, fékpróba, ami csak jöhet a valóságban is. Nem kellett elmondani a kézijelzésről, hogy vállmagasságban így, meg úgy, hanem ott volt a zászló az asztalon, mutasd meg! Sajnos ezt már Ausztriában sem pont így van, igaz, nem is franciakockás lapon.

Letudták az írásbelit, meg a szóbelit is, sok munka volt benne, és ugyanazt gondolják, mint a magyar mozdonyvezetők. Rengeteg olyan felesleges ismeretet kellett megtanulni, aminek gyakorlati alkalmazására soha nem kerül sor, sok időt és energiát kellett elpazarolni.

A vezetési gyakorlat rendben volt, a magyar oktató kollégák



Fotó: Tiltai Norbert

jó fejek voltak, és segítőkészek, ez mindenki véleménye. Ami az infrastruktúrát illeti, nagyon nem kellett nekik magyarázni, Bécs és Salzburg között van két darab fázishatár, meg egy darab lassújel. Majdnem 320 kilométer. De ha másfelé indulnak, hasonló a helyzet. Ehhez képest látták, itthon mi van.

Megtanulták a szabályokat, meg azt is, hogy ez mennyire komoly a gyakorlatban, erre hoztak is egy példát. Páratlan RJ Fradi bejárat egy sárga, mire meglátják a kijáratot, az már zöld, csavarodnak befelé, a külsős kint áll, hátratett kézzel. Nyúlnak a fékhez, a kolléga riadt arccal kap a rádióhoz, hogy „nehogy fékezz!”. Rövid párbeszéd a rendelkezővel, onnan is a „meg ne álljatok itt nekem!” hallatszik. Ezt felhatalmazásnak tekintették az áthaladásra. Hasonló a helyzet egy nyíltvonali megállással, ahol azért kéne ajtót nyitni a vonattal, hogy a vjv jelzést tudjon adni (nyilván nem nyitsz ajtót, hogy kipotyogjon a nép az árokba, de papíron így kéne tenned). Sajnos ezeket a szabályokat már az oktatás során is úgy kezelték, hogy hát ez az elmélet, meg van a gyakorlat. Nem állítják, hogy Ausztriában minden betű szerint zajlik a gyakorlatban, de hogy a felhatalmazással, áthaladással, meg hasonlókkal kapcsolatos témákban külön elmeletről és gyakorlatról beszéljünk, az elképzelhetetlen. Egyáltalán, jóval életszerűbb a szabályozás, és sokkal inkább utasítás szerinti a munkavégzés.

Az ETCS meg? Egy félkész történet. Az egyes szint eleve nem nagyon való egy ilyen forgalmú térközös pályára, vagy ha igen, akkor azt nagyon fel kell „turbózni” infill-ekkel és loop-okkal. A három perces menetengedély is teljesen életszerűtlen. Sajnos a nem külön előjelzős térközös rendszerre nehezen, és drágán adaptálható, ide sokkal inkább az L2 lenne való.

A vezetési gyakorlat során találkoztak azzal, hogy AFB nélkül, meg hogy ennyivel, meg annyival, és akkor pont jó.

(Aki jár az egyesen, azt tudja miről is van szó. A szerk.) Hát, ők nem így dolgoznak. Ahogy az EVM 124km/h feletti üzemmódnál sem fog senki tőlük olyat látni, hogy felfurat gyorsfék, meg ilyen szármalmas trükkök. Ha a berendezés tudja, amit tudnia kell, akkor nem lehet gond a beiktatott AFB, meg a helyileg engedélyezett sebesség használata. Ha meg nem tudja, akkor majd késünk. Ugyanez vonatkozik a nyomáskapcsolóra is. Ha lecsökken a nyomás üzemi utolsóban időben a Sauter-en beállított alá (ez is egy vice, hogy erre a célra egy Sauter-t használunk, ami nagyon nem erre való), akkor lecsökken, ha meg nem, hát állunk. Amíg egy hajó oldalán a lyukakat a matrózok befogják az ujjukkal, addig senki sem fog a befoltozásukról intézkedni.

Ausztriában 2012-óta közlekednek ETCS rendszer alatt, jól ismerik, szeretik. A magyar ETCS-ről az a benyomás, hogy olyan, mintha vettünk volna egy Ferrari-t, amiből aztán kiszereeltünk minden második gyújtógyertyát. Messziről jól néz ki, de ha beleülsz, csak a baj van vele. Ausztriában sem indult zökkenőmentesen az ETCS, pláne nem a LI a salzburgi térségben, de a visszajelzések alapján szép lassan minden problémát megoldottak, mára indokolatlan lassítás nélkül, problémamentesen végig lehet a szakaszon haladni, legalábbis személyvonati paraméterekkel. Érthetetlen még az ETCS közlekedés alulszabályozottsága is. Az egészet valahogy úgy kezelik a szabályalkotók, mintha egy „csicsás” EVM lenne. Holott egy külön közlekedési rendszer.

Érdekesnek tartották még a megfékezetség kiszámítását is, meg az irreális előírt fékszázalékok, amikhez aztán nem győzünk ténylegest barkácsolni. Azt sem nagyon értik, hogyan adhatjuk hozzá a megfékezetséghez a villamos fékerőt, amikor az bármelyik pillanatban eltűnhet. Egy főmegszakító kikapcsolás, és már meg sem vagyok fékezve. Érdekes ez egy olyan vasúton, ahol minden kerékkötést a „biztonság” szóval igyekeznek megmagyarázni.

Aztán a közlekedés során, amit végképp nem tudtak hová tenni, az a vjv általi jelzésadás gyakorlati megvalósítása. Kedves kollégák! Ez azért rajtunk is múlik! Érthető, hogy a jelzés forgalmi szempontból nem releváns, de kérem, indulásra készen akkor vagyunk, ha szabad a jelző, és eljött az idő. Másként ennek a jelzésnek nincs értelme. Eleve, amíg nincs kijárat, ugyan miért van nyitva a tükör, és minek nézzük a kamerát? Egyikük szerint, nagyon sok jelzőmeghaladás lenne megelőzhető egy indulási protokoll, egy jó rutin felépítésével.

Ausztriában 2005-óta ad csak „indulásra készen”-t a vonatvezető (ott még úgy hívják). De ezt csak akkor adhatja, ha az indulás feltételei létrejöttek, azaz a következő jelző

szabad, az indulásnak ideje van, a vonat összes ajtaja (a sajátján kívül) be van csukva.

Nem ártana ezt Magyarországon sem másként csinálni, ahogy az indulásra készen jelzéssel kapcsolatos formai elemeket (fehér fényű lámpa) sem ártana átgondolni. Így ez eléggé problémás. Azt mondják, hogy az indulási procedúra az általuk még ismert és a napi gyakorlat során alkalmazott szlovák és cseh protokoll mentén is sokkal akkurátusabb, A fenti néhány példa csak része azoknak a szituációknak, amik láttán felvonták a szemöldökünket. Bátrak a magyar masinisták. Sok a felesleges kockázat, és sok esetben tartja a hátát a mozdonyvezető olyasmiektől is, amiért nagyon nem neki kéne. Azt mondják, nehéz lesz ezeket nekik kezelni, és akadhatnak majd konfliktusok ebből.

Megismerték a szolgálati leírásokat, és szembetűnő a különbség. Az egyik a nem mozdonyon töltött idő. Ahogy látták, a Start ehhez úgy áll hozzá, hogy ha munkaidőben vagy, én fizetlek, azt fogod csinálni, amit mondok neked. A „szünet” szó ismeretlen, csak az MKSz révén van jelen a vezénylésben.

A szociális helyiségek (már ahol egyáltalán van ilyesmi) állapota kritikán aluli, felszereltségük hiányos, az egész nem alkalmas arra, hogy a mozdonyvezető „rápihenhessen” a következő útjára. Eleve a jelentkezési idők is embertelenek, pedig ekkora cégnél (sok munkát sok ember között könnyű úgy elosztani, hogy lehetőleg kényelmes legyen) simán megoldható lenne egy kvázi „hattól – hatig” munkarend. Ők például nem kezdenek 23 és 3 óra között. Mint mondják, 2025-ben alapvető lenne, hogy a vonat- vagy tolatásmentes szolgálati időt kényelmes, tiszta, jól felszerelt szoc. helyiségekben lehessen eltölteni. Egy hajnali kezdés után életmentő tud lenni egy óra pihenés, hogy az ember koncentrált tudjon maradni a szolgálat végén is, munkáját megfelelő szinten végezhesse. Éjszakai szolgálatban ez hatványozottan igaz (bár egy hajnal kettőkor kezdőst elég nehezen lehet nappalos szolgálatnak nevezni). Érdemes lenne arra is hangsúlyt fektetni, hogy a szolgálatba érkezés és a hazajutás biztosított legyen a közösségi közlekedéssel. A másik feltűnő jelenség a munkáltatásban a hibakultúra teljes hiánya. (Erre kétszer is rákérdeztünk a beszélgetések során, mert elsőre ne értettük. A szerk.) Ki nem hibázott még? Aki csak tíz perce dolgozik a vasúton, már követett el hibát. Azért azt senki sem gondolja úgy, hogy szándékosan hagyunk ki egy megállót, vagy direkt csúszunk le egy peronról ősszel, a faleveleken? A hibákból tanulni kell! A feltárt, és feldolgozott hibák segítenek jobbá, biztonságosabbá tenni egy rendszert. Elhűlve hallgatták, hogy milyen

hibákért hogyan szankcionálják a munkavállalókat (bércsökkentés, stb.). Ez a „megtorló” jellegű hozzáállás két dolgot hoz. Az egyik, hogy amit csak lehet, az ember igyekszik elsunnyogni.

A másik, hogy görcsbe rándult gyomorral jár dolgozni, hogy „ma épp mibe fog majd belekötni a t. munkáltató?” Egyik sem a siker, pláne nem a hosszú távú eredményesség talpköve. Amely rendszer nem zárja ki a tévedés lehetőségét, ott tévedések elő fognak fordulni. Egy egészséges, jól visszacsatoló rendszer viszont lehetővé teszi, hogy a rendszert fejlesszük, a kockázatokat csökkentjük. Erre számos lehetőség van, úgy a szabálmódosítások, mint a támogató rendszerek (pl. informatikai, technikai) segítségével.

Nyilván nem arról van szó, hogy dicséret járjon a jelzőmeghaladásért, vagy szó nélkül hagyjunk sorozatban elkövetett szabálytalanságokat. De a szigor csak bizonyos esetekben segít, hosszabb távon egy visszacsatoló, szupportív problémakezelés eredményes. Ez nem a munkavállaló simogatása, ez egy közös érdek, ami a közlekedés biztonságát és a szolgáltatás színvonalát is javítja.

Összességében, ha az ember jól érzi magát a munkahelyén, kényelmes, kellemes a munkakörnyezet, és emberi hangon kommunikálnak vele, az meg fog látszani a munkáján és az eredményeken is. Ezt nem nehéz belátni.

A MOSZ reméli, hogy minél hamarabb eljön ez a szemlélet a magyar vasútra is, hiszen a Start is céljai közé vette fel a vasutas állások attraktívabbá tételét, az pedig emberi munkáltatás és emberhez méltó környezet nélkül nem elképzelhető.

Mivel a magyar kollégák már jól bejáratották a hegyeshalmi áthaladást, nagy meglepetésekre e tekintetben már nem számítanak az osztrákok. Idén nyártól már valóban bilaterális módon valósul meg a „határtalan” közlekedés. Az biztos, hogy nehéz és furcsa lesz a „banáncsonka” mellett nem csak a mozdony rendszerátkapcsolóját „MÁV” üzemmódba állítani, de a gondolkodást is. Azt mindenképpen remélik ettől az együttműködéstől, hogy a kölcsönösen szerzett tapasztalatok révén mindannyian jutunk olyan információkhoz és ötletekhez, mely az „ittthoni és otthoni” munkát segítheti, mindkét félnek ötleteket adhat a vasút jobbá, biztonságosabbá, ügyfélbarátabbá tételéhez.

Mosz

„Dichtung und Wahrheit”

avagy A szimulátor és a valóság

Néhány évvel ezelőtt a MÁV elhatározta, hogy a jelentős forgalmat lebonyolító, elsősorban a nemzetközi árufuvarozásban érintett vonalain végre-valahára ténylegesen telepíti és üzembe helyezi kontinensünk új, egységesített vonatbefolyásoló rendszerét, ezzel párhuzamosan megkezdte a mozdonyvezetők felkészítését a berendezés fedélzeti részének használatára. Valójában már a kilencvenes évek közepe óta húzódik-halasztódik az ETCS kiépítésének ügye, de valahogy ez idáig rendre elakadt valahol, a tényleges megvalósítás egyre csak váratott magára. A hegyeshalmi vonalon ugyan a kétezres évek második felében telepítették az egyes szintet, de első nekifutásra ez a próbálkozás roppant nyomorultul sikerült. E célra igénybe vehető hazai járművek híján néhány V63 sorozatú mozdonyt tettek alkalmassá az ETCS jeladóival való együttműködésre, de szívem szerint inkább azt mondanám, hogy az ily módon „meghekkelt” Gigantok mindenfajta normális közlekedésre alkalmatlanná válva tették próbára úgy a mozdonyvezetők, mint a forgalmi, valamint a fenntartási szakszolgálat türelmét és béketűrését. Az ÖBB III6-os mozdonyain a fedélzeti berendezés ugyan jól működött, de az egyes szint hiányosságai és a pályaoldali elemek hibái miatt ezekkel a masinákkal is rengeteg probléma adódott vonattovábbítás közben. Egy idő után aztán a hegyeshalmi vonalon megszüntették az ETCS vonatbefolyásolást, a százas Gigantokból eltávolították a rendszer fedélzeti elemeit, a dolog tehát egy időre a feledés homályába merült. Aztán néhány éve történt valami. Egyszerre azt vettük észre, hogy felgyorsultak az új vonatbefolyásoló telepítésének munkálatai olyannyira, hogy már magam is kezdem elhinni, miszerint az ETCS hazánkban is a vasúti közlekedés mindennapos, mondhatni hétköznapi szereplőjévé válik.

E hosszú bevezető után foglalkozzunk napjaink történéseivel. Első és legfontosabb dolog, hogy cégünk – tanulva a korábbi évek nehézségeiből – elhatározta, valóban felkészíti a mozdonyvezetőket az ETCS használatára.

Persze most nyilván sokan felkapják a fejüket és azt kérdezik: Milyen felkészítésről beszél ez az ember?

Nos, e kérdés elhangzása után ugorjunk vissza az időben néhány évtizedet, hogy elmesélhessem, én annak idején miképpen kaptam kiképzést az ETCS működtetésére. Valamikor 1996 táján megjelent fűtőházunkban egy jól öltözött férfi, aki az akkor esedékes időszakos oktatásokon több órán keresztül arról beszélt, hogy milyen lesz majd hálózatunkon az új, egységesített vonatbefolyásolási rendszer, amelynek a neve European Train Control System. Ha jól emlékszem, kis színes fotókkal illusztrált ismertetőket is szétosztott közöttünk. Rengeteg dolgot elmagyarázott az akkor még számunkra teljesen ismeretlen rendszerről, sokat rajzolt a táblára, hogy minél érthetőbbé tegye a berendezés működési elvét, kezelését. Az oktatás után aláírtuk a naplót, majd egy ideig még gondolkodtunk az elhangzottakon, azután ezeket az egyelőre semmiféle aktualitással nem bíró információkat lassan töröltük az emlékezetünkben. Később egyszer-kétszer még találkoztam ETCS-sel, mégpedig akkor, amikor a I56-os Gigant az ÖBB 1014-015-ös mozdonyával együtt Kimle és Mosonmagyaróvár között tesztüzemben

dolgozott. Aztán ismét hosszú szünet következett.

Egy szép napon, talán 2008 nyarán – a dátumra igazából nem emlékszem pontosan – a 466-os vonathoz jelentkeztem. A felvigyázó közölte velem, hogy az ÖBB III6-os gépén – amellyel a vonatokat fogom továbbítani – az ETCS-t kapcsoljam be és azzal közlekedjek Hegyeshalomig! Azt feleltem neki, hogy nem értek hozzá, nem kaptam rá képzést, így nem vagyok hajlandó bekapcsolni.

(Csak zárójelben említem, akkoriban, a kétezres évek közepén már úgy ahogy megpróbálták képbe hozni a masinisztákat a rendszer kezelését illetően, de amolyan „mávos” módon. Fradi fűtőházában állt a I38-as Gigant, amelyiknek egy baleset során letörött a BTM antennája. Annak vezetőállásán igyekezett ismertetni az egyik ezzel a feladattal megbízott reszortosunk az ETCS működését, kezelését. Mondhatom, minimális sikerrel, hiszen az eleve sérült, a fűtőház területén álló mozdonyon lehetetlen volt bemutatni az egyes funkciókat, arról már nem is beszélve, hogy az oda betömörült emberek java része a bemutatóból mit sem látott a többiektől. De a papírt valamennyien megkapták arról, hogy kiképzésben részesültek, tehát közlekedhetnek eme újdonságnak számító vonatbefolyásolóval. Az ilyen silány felkészítésben részesített masiniszták az amúgy is rosszul, sok hibával működő szerkezetet türelmetlenül, haraggal vegyes gyűlölettel



kezelték, több esetben előfordult, hogy a DMI kijelzőt idegességükben „véletlenül” betörték. Erről ennyit! A zárójelet ezzel be is zárom.)

Az előbb ott hagytam abba, hogy meg akartam tagadni az ETCS üzemmódban történő közlekedést. A felvigyázó erre előbányászta annak az általam is aláírt régi oktatási naplónak a fénymásolt oldalát, aminek a fejezetében az szerepelt, hogy az ETCS működéséből és kezeléséből képzésben részesültünk. Vizsgáról nem esett szó, tudtommal az ETCS kezeléséhez akkoriban elegendő volt, ha valakit kimutathatóan oktattak. Mit volt mit tennem, kimentem a mozdonyra és nagy bátran üzembe helyeztem a rendszert. Azután a próbákön szerzett ismereteimet és ama régés-régen megtartott oktatás után kiosztott füzetben látottakat előbányászva tudatom mélyéről nekivágtam az útnak. Nem ragozom! Szörnyű volt, na! A biatorbágyi fázishatár előtt biztos ami biztos alapon STM-EVM (ma úgy mondanánk NTC) üzemmódba kapcsoltam és így folytattam az utat Hegyeshalomig. Később többféle leírást és kezelési útmutatót szereztem be innen-onnan magamnak, ebből adódóan egy idő után már az is előfordult, hogy Hegyeshalomig egyetlen kényszerfékezés sem keserítette az életemet, menetrend szerint sikerült továbbítanom a rám bízott vonatot. A végén már-már majdnem megszerettem ezt az új vonatbefolyásolási módot, de az egyes szintű alkalmazás pontszerűségéből adódó sok-sok hátrány azért gondoskodott arról, hogy ellenérzéseim az ETCS-t illetően fennmaradjanak.

Néhányan talán úgy vélik, túl sokat írtam az elmúlt időkben történt eseményekről – bár ez nem véletlen, hiszen a múlt ismerete nélkül a jelen nehezen értelmezhető – ideje ezek után napjaink problémáival foglalkoznom. Ha képesek nyomon követni gondolataim csapongását a múlt és jelen között, emlékezhetnek rá, néhány bekezdéssel ezelőtt azzal szakítottam meg elbeszélésem fonalát, hogy cégünk elhatározta, valóban felkészíti a munkavállalóit e vadonatúj technikai eszköz használatára.

Első lépésként elkészült az ETCS-hez kapcsolódó utasítás – olyan, amilyen – majd elméleti oktatás keretében felkészítették a hallgatókat arra, hogy tesztrendszerű vizsgán adjanak számot eme utasítás ismeretéről. Itt mindjárt szembe találtuk magunkat az első problémával, ami nem kizárólag a tárgyalt esetre vonatkozik, hanem az egész képzési, vizsgáztatási rendszerünk rákfénje. Ugyanis a felkészítésben résztvevő hallgatóknak két különböző

tudásanyagot kell elsajátítaniuk. Az egyik az az ismerethalmaz, amely biztosítja számukra a vizsgán való megfelelést, a másik pedig az, amelyet a gyakorlatban kell majd hasznosítaniuk. Valójában e két különböző ismeretanyag gyakran egymás mellett fut, nem igazán találkozik egymással. Évekkel korábban erről már írtam, annak a cikkemnek néhány sorát – mert erősen kötődik a mostani témához – itt és most idézem.

„Valamelyik évben egy vidéki fűtőházban oktattam még a korábbi, francia Corys szimulátorunk segítségével. (E régi mozdony-szimulátor oktatási célokra sokkal inkább alkalmasnak bizonyult, mint a ma használatban lévő belga gépünk, de ez nem tartozik a mai témához.) Amikor a kötelező program lefutott, általában volt még közel negyven percünk, amit én rendszeresen ki is használtam. Esetünkben a szimulációs gyakorlat alatt azt vettem észre, hogy a továbbhaladást megtiltó jelzők melletti közlekedés némi bizonytalanságot okozott a fiúknál. Így aztán a program végén senkit nem engedtem el, hanem szóban e kérdéskört alaposan körüljártuk. Meglepetésemre, szinte szó szerint fújták az ilyenkor alkalmazandó szabályokat, akár térköz-, akár ki- vagy bejárat jelzőkről esett szó, tudták mi a teendő hívójelzés esetén, hogyan kell közlekedni vonatbefolyásolással vagy anélkül, mit jelent a hívójelzés feloldása jelző, stb. Miután mindent részletesen ábeszélünk, kiküldtem őket egy rövid szünetre, ami alatt én összeállítottam nekik egy nagyjából húsz perces programot. A feladat során kétvágányú, önműködő térközjelzőkkel felszerelt pályán kellett vonatot továbbítaniuk sötétben, jelfeladás nélkül. Az első útjukba eső állomás bejárat jelzője egy sárga fényrel világított, a kijárat jelzőn hívójelzés fehér fénye villogott a vörös alatt, miközben a szolgálattevő jól látható módon adta az ilyenkor előírt jelzést (menesztett). Hívójelzés feloldása azonban nem volt felszerelve a kihaladás közben érintett bejárat jelző hátlapjára, a sötétben ellenben látszott a távolban az első térközjelző zöld fénye. Az említett jelző előtt egy gyorsvonat tartózkodott, amelyet a sötétség miatt távolról nem lehetett látni, mert a zárjelzői nem világítottak. Kihaladás alatt a fiúk egytől egyig azt kérdezték, hogy hol a hívó feloldó jelzés? Mondtam: olyan itt nincs. Erre legnagyobb megdöbbenésemre, amikor a kijárat jelzőt elhagyták, egytől egyig felgyorsítottak. Mire a zöld jelző előtt álló vonat végét észlelték, késő volt. Belerohantak! Különbség csak abban mutatkozott, hogy az egyik mondjuk hatvannal, a másik ötvennel a harmadik hetvennyolccal ütközött. Persze volt nagy riadalom, meg szégyelltek is

magukat, de a „tragédia” megtörtént annak ellenére, hogy előtte szinte szóról-szóra elmondták az ilyenkor alkalmazandó szabályt. Magyarul, egy tesztvizsgán gond nélkül átmentek volna, a gyakorlatban azonban nem tudták hasznosítani a nagy munkával bebíflázott „tudást”).

E fura kettősséggel szembesültem az ETCS tanítása kapcsán is. A szimulátoros gyakorlaton megjelent mozdonyvezetők rendre arról panaszkodtak, hogy az elméleti oktatás szinte semmit sem ért, abból még megközelítőleg sem voltak képesek maguknak képet alkotni a majdan napi szinten kezelendő szerkezetről, az alapján a virtuális mozdonyunkban sem tudják még alap szinten sem üzemeltetni a szerkezetet. Amikor ezt felvettem az egyébként kiváló felkészültségű elméleti oktatónak, csak annyit mondott: „Nézd, én nem az ETCS használatát tanítom meg nekik. A rám rótt feladat abból áll, hogy felkészítem hallgatóimat a vizsgán kitöltendő teszt hibátlán megoldására. A berendezés használatát, működtetését nektek kell a szimulátoron megtanítanotok!”

No igen, a szimulátor! Kezdetben, amikor elkészült az első ETCS program a virtuális mozdonyunkra, bizony kardinális hibáktól hemzsegett, ami nem is csoda, hiszen akik a feladatsort bevitték a gépbe, nem értettek az ETCS-hez, munkájukhoz gondolom, többek között az utasításban leírtakat vették alapul. Sajnos, szakmai szempontból azok is bizonytalanok voltak, akik ellenőrizték, majd átvették a kész programot. Nem szabad elfelejteni, teljesen új dologról beszélünk, tehát amit leírtam a készítőikkel és átvevőkkel kapcsolatban, nem tekintendő elmarasztalásnak vagy vádaskodásnak. Idővel a nagyobb hibákat sikerült korrigálnunk. A kisebbek, a későbbi felhasználás szempontjából lényegtelennek tekinthető bakik még előfordulnak ugyan ma is, de ha az oktató ezekre felhívja a figyelmet és elmagyarázza, hogy a valóságban mit fog látni a szimulátorban ülő hallgató, akkor e hibák érdemben nem befolyásolják az oktatás minőségét.

Apropó! Szimuláció kontra valóság. Nem egyszer ért az a vád bennünket, hogy a szimulátoros gyakorlás sem ér semmit, hisz annak kevés köze van a valósághoz. Nos, ez így, ebben a formában nem igaz. Egy alkalommal ellátogatott hozzánk Zórád Zoltán úr és beült a kabinba, ahol éppen ETCS foglalkozást tartottam. Utána sokáig beszélgettünk. Szóba került a valóság kontra szimulátor problémája. Elmondtam neki, hogy magam is szívesen megtekintném

a motorvonatokon már üzemszerűen működő ETCS-t, de nincsen semmiféle engedélyem ahhoz, hogy vezérálláson tartózkodjak. Mivel nem szeretnék senkinek kellemetlenséget okozni, ezért még az ismerősökhöz sem megyek be a vezetőfülkébe. Miután ezt megbeszéltük, elbúcsúztunk egymástól. Teltek a napok, a hetek, egyszer csak kaptam egy emailt, hogy elkészült a kártyám, amely engedélyezi számomra a vezérálláson való tartózkodást. Mondhatom, nagy volt az örömöm. Zórád úr úgy tűnik, elintézte, amiért roppant hálás vagyok neki. Ezek után kapcsolatba léptem régi ismerősömmel, Grimm Janival, aki nemcsak arról híres, hogy kiváló ismerője az ETCS-nek, hanem arról is, hogy sok-sok masinisztát ismer, tudja kihez érdemes odamenni, kinek a munkájából lehet tanulni. Nos ő megszervezett nekem egy KISS motorvonatos forduló Kőki állomástól Fehérvárig és vissza, mégpedig egy remek fiatal mozdonyvezetővel Mészáros Péterrel. Útközben kettejüktől rengeteget tanultam. Eme újonnan megszerzett ismereteimet a június 16-án kezdődő szegedi ETCS oktatásokon már hasznosítani fogom, hogy minél hatékonyabb legyen a felkészítés. Ja, és ezen az úton világossá vált számomra, hogy nem is olyan rossz a szimulátorunk. Persze nem tudunk rajta minden lehetőséget bemutatni, de az alapok elsajátítására kiválóan alkalmas. Azáltal, hogy három fokozatúvá tették a képzést (elméleti, szimulátoros majd valódi mozdonyos), azt hiszem, senkinek nem lehet oka panaszra. Ha valakinek mégis kedve támadna elégedetlenkedni, gondoljon a mi egykori sanyarú sorsunkra! Minden kedves kollégának balesetmentes, szép szolgálatokat kívánok, akár ETCS-sel, akár anélkül!

Móricz Zsigmond

"Tisztelt Kuratórium!"



Mai napon megérkezett
kisfiúnk BEMER
terápiás készüléke.
Ezúton szeretnénk
köszönetünket kifejezni
az alapítványi

támogatásért, melynek köszönhetően sikerült
megvásárolni ezt a készüléket, így segítve kisfiúnk
egészségi állapotának fenntartását, javítását.
Kérem szíveskedjenek minden érintetthez eljuttatni
köszönetnyilvánításunkat.

Tisztelettel: Baráth Zoltán mozdonyvezető, Győr"

MOSZ TAGKÁRTYA FELHASZNÁLÁSI LEHETŐSÉGEI

Pihenés - Szállás	Település	Kedvezmény mértéke
Service 4 You szállodalánc	Országosan	15 %
Hotel&More szállodalánc	Országosan és Határon túl	15 %
Tiszaiget Apartman	Szolnok	10 %
Hotel Margaréta	Balatonfüred	5 %
Kőrözsa Panzió	Kemence	10 %
Nébel Vendégház	Komárom	10 %
Kalandpark	Szilvásvárad	10 %
Borbála Gyógyfürdő	Algyő	Algyői lakosok kedvezménye

Egészség

Prime Optika	Budapest	10-25%
Nánási Dentál	Budapest	10-20%

Vásárlás

Páva Papírbolt	Püspökladány	10 %
Cívis Papírbolt	Debrecen Webshop	10 %
Winderghaff Horgászboltok	Szolnok Debrecen	10 %
Túrfishing Horgászbolt	Mezőtúr	10 %
Praktiker	Országos	10 %
V-Tel GSM	Észak-Dunántúl	10 %

Szolgáltatás

Bálna Teherautó kölcsönző	Püspökladány	10 %
ContactAutó Autósbolt	Pécs	10-40%

Magyar Telekom	Országos	Flotta ügyintézéshez
Erste Bank	Országos	Kedvezményes csomag nyitáshoz
OTP Bank	Országos	Kedvezményes csomag nyitáshoz

Részletek: www.mosz.co.hu/107-szolgaltatas-Tagkartya.html



OLAJSHOP.HU
AUTÓSZERVIZ

SZERVIZELTESD NÁLUNK AZ AUTÓDAT!

20% KEDVEZMÉNY

munkadíjra és alkatrészre MOSZ tagoknak
az OLAJSHOP.HU AUTÓSZERVIZEKBEN

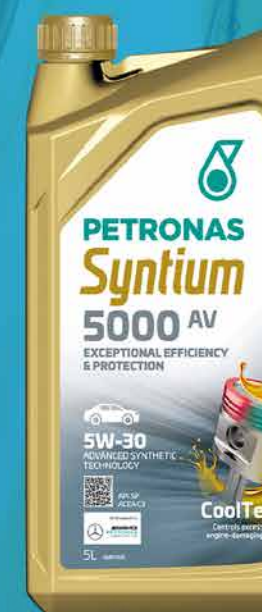
**OLAJCSERE ÉS GYORSSZERVIZ
ORSZÁGSZERTE!**

Az olajcsere munkadíja most csak

8 490 Ft*

www.olajshopszervizek.hu

*Az akciós munkadíjakból további kedvezmény nem vehető igénybe.



HA FONTOS SZÁMODRA

- ✓ a szolidaritás és összetartás
- ✓ a szakmai és személyes támogatás



HA FONTOS SZÁMODRA

- ✓ a hatékony érdekképviselő és kollektív erő
- ✓ a jogi támogatás és védelem
- ✓ a munkahelyi biztonság
- ✓ a tisztességes munkabér és igazságos bérezés
- ✓ a Kollektív Szerződés értékeinek védelme
- ✓ a munkaidő és pihenőidő védelme



**CSATLAKOZZ
HOZZÁNK
A HITELESSÉG,
A MEGBÍZHATÓSÁG,
A KOLLEKTÍV ERŐ
JEGYÉBEN!**



*Mozdonyvezetők
Szakszervezete*

MI EGYÜTT VAGYUNK ERŐSEK!

HA FONTOS SZÁMODRA, HOGY A MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE

- ✓ anyagilag segítsen, ha baj van
- ✓ képviseljen a munkáltatóval szemben
- ✓ képviseljen a rendőrségen
- ✓ képviseljen a bíróságon
- ✓ mentesítsen a hátrányos anyagi következményektől
- ✓ helytálljon helyetted kárfelelősség esetén



CSATLAKOZZ A MOSZ-HOZ!

HITELES, MEGBÍZHATÓ, ERŐS!

WWW.MOSZ.CO.HU